

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE M

# PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Reihe 7

Preise für Verkehrsleistungen

2. Vierteljahr 1970



Bestellnummer: 310700—700302

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

Seite

Allgemeine Vorbemerkungen .....	3
Abkürzungen, Maße und Gewichte .....	3
Schaubilder: Indices der Seefrachtraten .....	4
Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1970 .....	6
Tabellenteil	
<b>I. Eisenbahnverkehr</b>	
A. Personenverkehr	
1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet .....	11
2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland .....	12
3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr .....	14
B. Güterverkehr	
1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen .....	15
2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut .....	16
3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten .....	16
4. Containerfrachten .....	18
<b>II. Straßenverkehr</b>	
Güterfernverkehr	
A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut .....	18
B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen .....	19
<b>III. Spedition</b>	
Kundensätze des Speditionssammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen ...	19
<b>IV. Schiffsverkehr</b>	
A. Binnenschifffahrt	
1. Frachtsätze .....	20
B. Seeschifffahrt	
1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter) .....	22
2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter) .....	24
3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter) .....	25
C. Schiffsverkehrsindices	
1. Indices der Seefrachtraten .....	26
2. Sonstige Schiffsverkehrsindices .....	29
<b>V. Luftverkehr</b>	
A. Personenverkehr	
Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	30
B. Güterverkehr	
1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	32
2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen .....	34
3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main) .....	35
<b>VI. Post- und Fernmeldeverkehr</b>	
A. Postverkehr	
1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr .....	36
2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr .....	36
3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland .....	36
4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland .....	37
5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland .....	37
6. Indices der Postgebühren im Inlandsverkehr .....	38
B. Fernsprechverkehr	
1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse .....	38
2. Ortsgesprächsgebühren .....	38
3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr) .....	38
4. Gesprächsgebühren im Selbstwähldienst (Inlandsverkehr) .....	39
C. Telegraf- und Telexverkehr	
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr .....	39
2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr .....	39
Erläuterungen bzw. Anmerkungen .....	40

Abgeschlossen am 16. November 1970

Erschienen im Januar 1971

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Preis: DM 4,—

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden

## Allgemeine Vorbemerkungen

Als Quellen dienen amtliche Veröffentlichungen, internationale Fachveröffentlichungen, die Wirtschaftspresse des In- und Auslandes sowie Angaben verschiedener amtlicher und privater Stellen (siehe im einzelnen das Quellenverzeichnis im 1. Vierteljahresheft 1970 der Reihe M 7, S. 43/44).

Die Monatspreise für Verkehrsleistungen ergeben sich aus den Tariffestsetzungen oder werden aus den im jeweiligen Monat bekanntgewordenen Abschlußpreisen als einfaches arithmetisches Mittel errechnet. Abweichungen hiervon werden unter den einzelnen Abschnitten bzw. Titeln der „Erläuterungen bzw. Anmerkungen“ besonders vermerkt. Die Jahrespreise stellen das einfache arithmetische Mittel der Monatspreise (sog. Zwölfmonatsmittel) dar.

Bei Veränderungszahlen kann das Zeichen „—“ sowohl keine Veränderung als auch eine Veränderung um weniger als fünf Hundertstel Prozent bedeuten.

## Abkürzungen, Maße und Gewichte

<p>AFRA = Average Freight Rate Assessment            EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl            ALALC = Asociacion Latinoamericana de Libre Comercio            ALAMAR = Asociacion Latinoamericana de Armadores            DEGT = Deutscher Eisenbahn-Gütertarif            RKT = Reichskraftwagentarif            GNT = Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen            TKF = Tarifkommission für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen            TKN = Tarifkommission für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen            TKM = Tarifkommission für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen                E = Eilzug                D = Schnellzug                Bf = Bahnhof                Hbf = Hauptbahnhof                Hgbf = Hauptgüterbahnhof                Vbf = Verschiebebahnhof                Pr. = Privat            UIC = Union Internationale des Chemins de fer            IRU = International Road Transport Union            IATA = International Air Transport Association            ICAO = International Civil Aviation Organization                Vj. = Vierteljahr                Hj. = Halbjahr            MOT = Ministry of Transport (UK)            USMC = United States Maritime Commission</p>	<p>USNH = United States ports north of Cape Hatteras (Northern Range)            UK = United Kingdom            Hbg. = Hamburg            Emd. = Emden            Rtt. = Rotterdam            Antw. = Antwerpen            Nordd. = Norddeutsche            Wk. = Westküste            Ok. = Ostküste                n = Nominell            LSD = Landing-, Storage- and Delivery Charges (Kai-, Lager- und Auslieferungsgebühren)            RM = Reichsmark            Rpf = Reichspfennig            DM = Deutsche Mark            Dpf = Deutsche Pfennig            bfrs = Belgische Francs            dkr = Dänische Kronen            hfl = Holländische Gulden            nkr = Norwegische Kronen            skr = Schwedische Kronen            sfr = Schweizer Franken            £ = Pfund Sterling            s = Shilling            d = Pence            \$ = US-Dollar            a. n. g. = andern Orts nicht genannt            FMB = Federal Maritime Board (USA)            CAB = Civil Aeronautics Board (USA)            ICC = Interstate Commerce Commission (USA)</p>
---	---

<p>BRT = Bruttoregistertonne          bzw. NRT = Nettoregistertonne</p>	}	<p>Maßeinheiten der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich fast aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).</p>
---	---	--

<p>t. d. w. = Tons deadweight (all told)</p>	<p>Gesamttragfähigkeit oder Bruttotragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zustand in longtons oder metrischen Tonnen einschließlich Betriebslasten bis zur Ladelinie.</p>
--	---

<p>c. c. = cubic capacity</p>	<p>Die räumliche Ladefähigkeit der sogenannten Bulk-, Schütt- oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückguträume sowie der Kühl- und der Olladeräume eines Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder Kubikmeter.</p>
-------------------------------	---

<p>t. l. d. = Tons light displacement</p>	<p>Gesamtgewicht eines (zum Abbruch bestimmten) Schiffes (ohne Ausrüstung, Brennstoff- bzw. Frischwasservorräte usw.).</p>
---	--

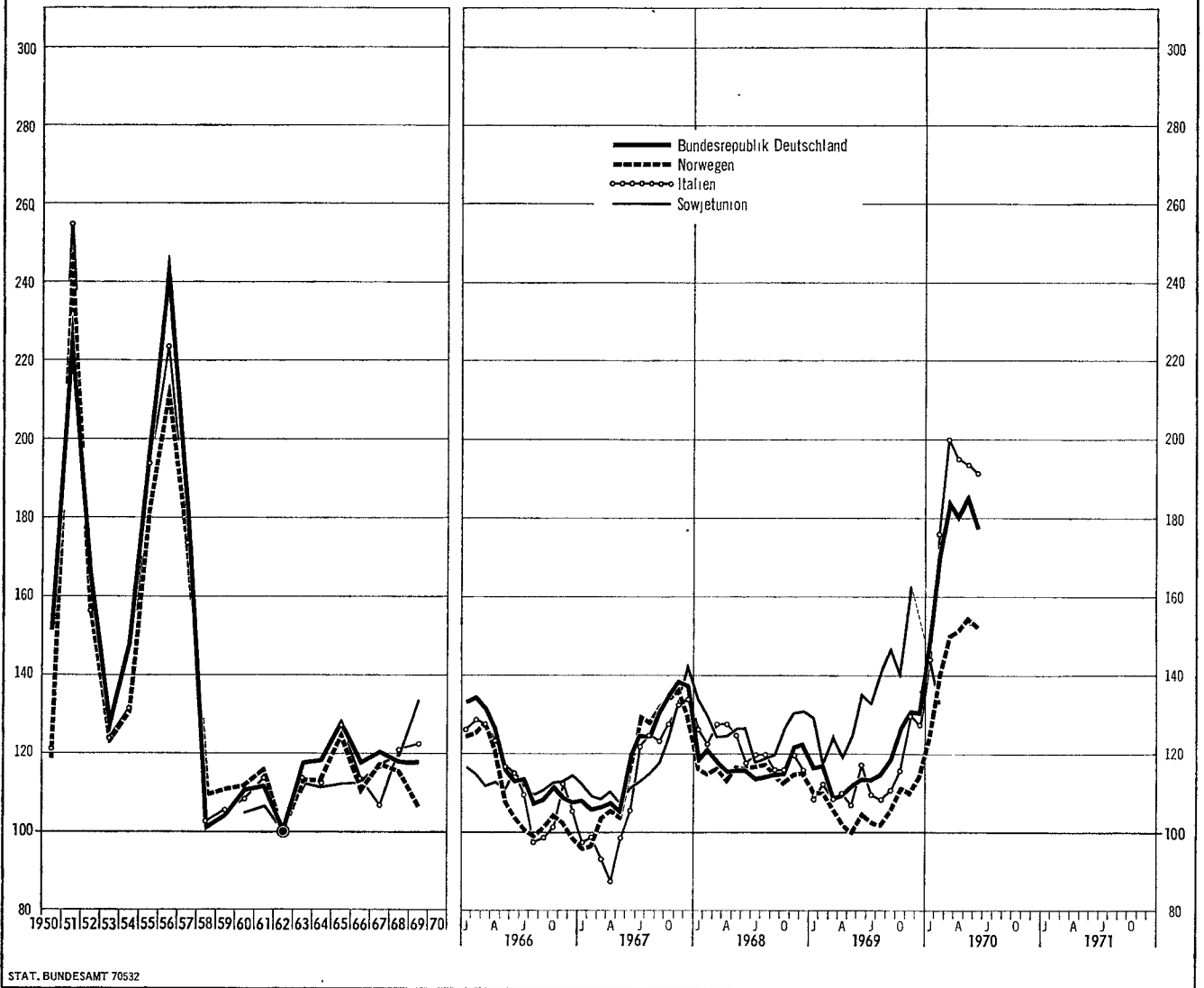
<p>EOW = Erstoffenes Wasser</p>	<p>Termine der Küstenschifffahrt für Holzverladungen in skandinavischen und sowjetischen Ostseehäfen zu Beginn der Schifffahrtssaison</p>
---------------------------------	---

<p>p = vorläufige Zahl            r = berichtigte Zahl            s = geschätzte Zahl            — = nichts vorhanden                (bei Veränderungszahlen                vgl. Vorbemerkung)            . = kein Nachweis vorhanden            ... = Angaben fallen später an</p>	<p>1 lb = 453,59237 Gramm            1 qr = 480 lbs = 217,724 kg                1 t = 1 000 kg            1 sh t = 2 000 lbs = 0,907 t            1 cu ft = 1 728 cu in = 28,317 cdm                1 lt = 2 240 lbs = 1,016 t            1 Fathom = 216 cu ft = 6,116 cbm            1 Standard            (St. Petersburg) = 165 cu ft = 4,672 cbm            1 engl. Meile = 1 609,34 m</p>
---	--

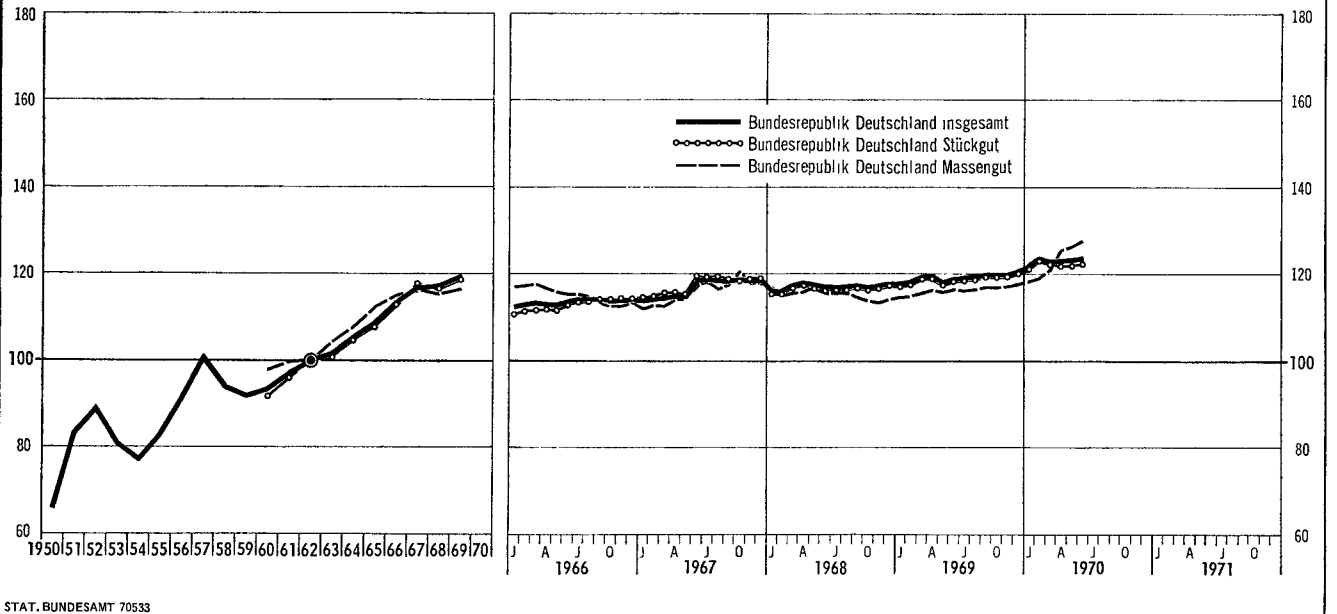
Grundsätzliche Änderungen innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigen, sind durch einen Querstrich in der Zahlenreihe angedeutet. Über die Art der Änderung geben die jeweiligen Anmerkungen nähere Auskunft.

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN

a) TRAMPFAHRT (Reisecharter) <sup>1)</sup>  
Umbasiert auf 1962 = 100



b) LINIENFAHRT <sup>1)</sup>  
Umbasiert auf 1962 = 100

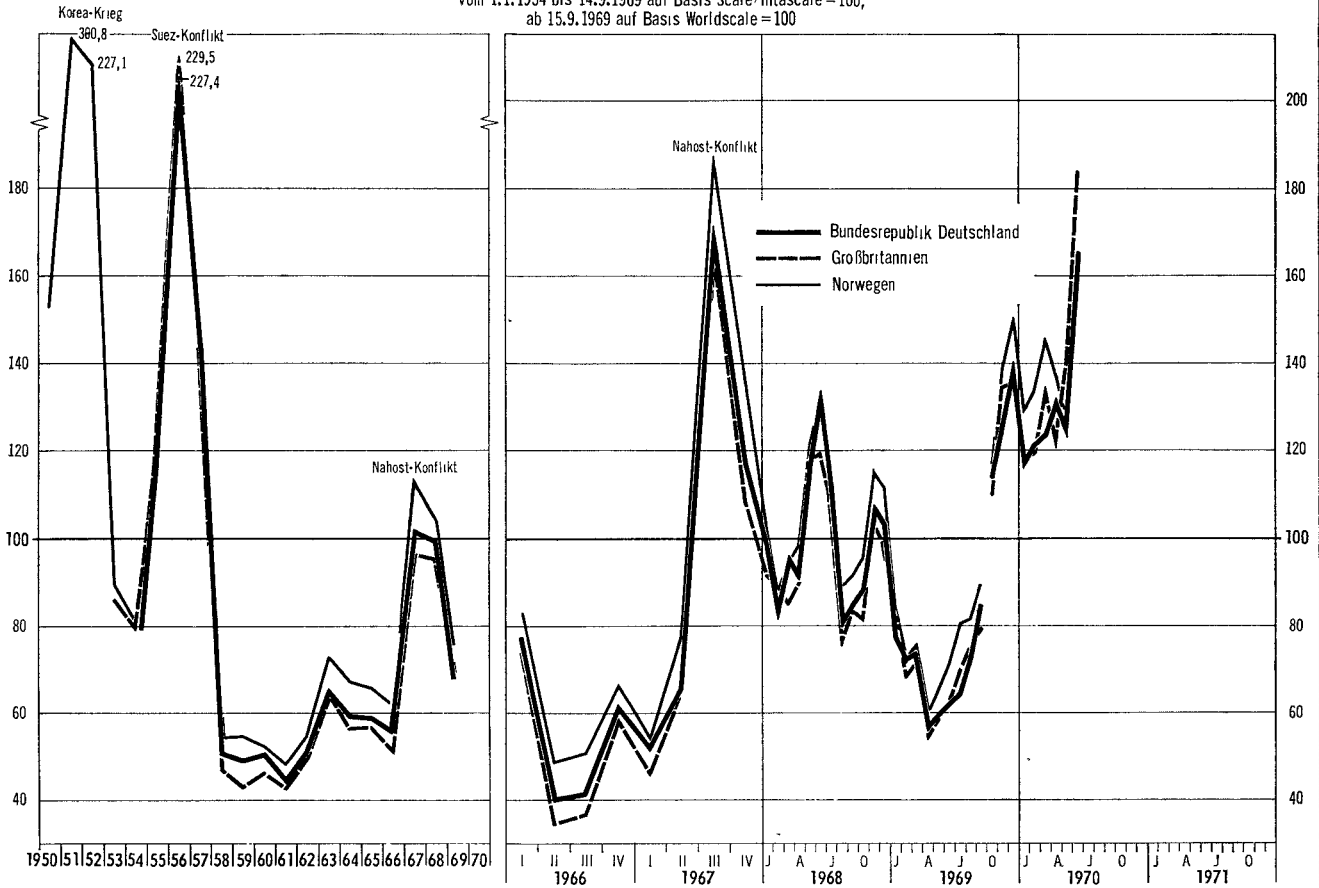


Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

# INDICES DER SEEFRACHTRATEN

## c) TANKERFAHRT (Reisecharter) <sup>1)</sup>

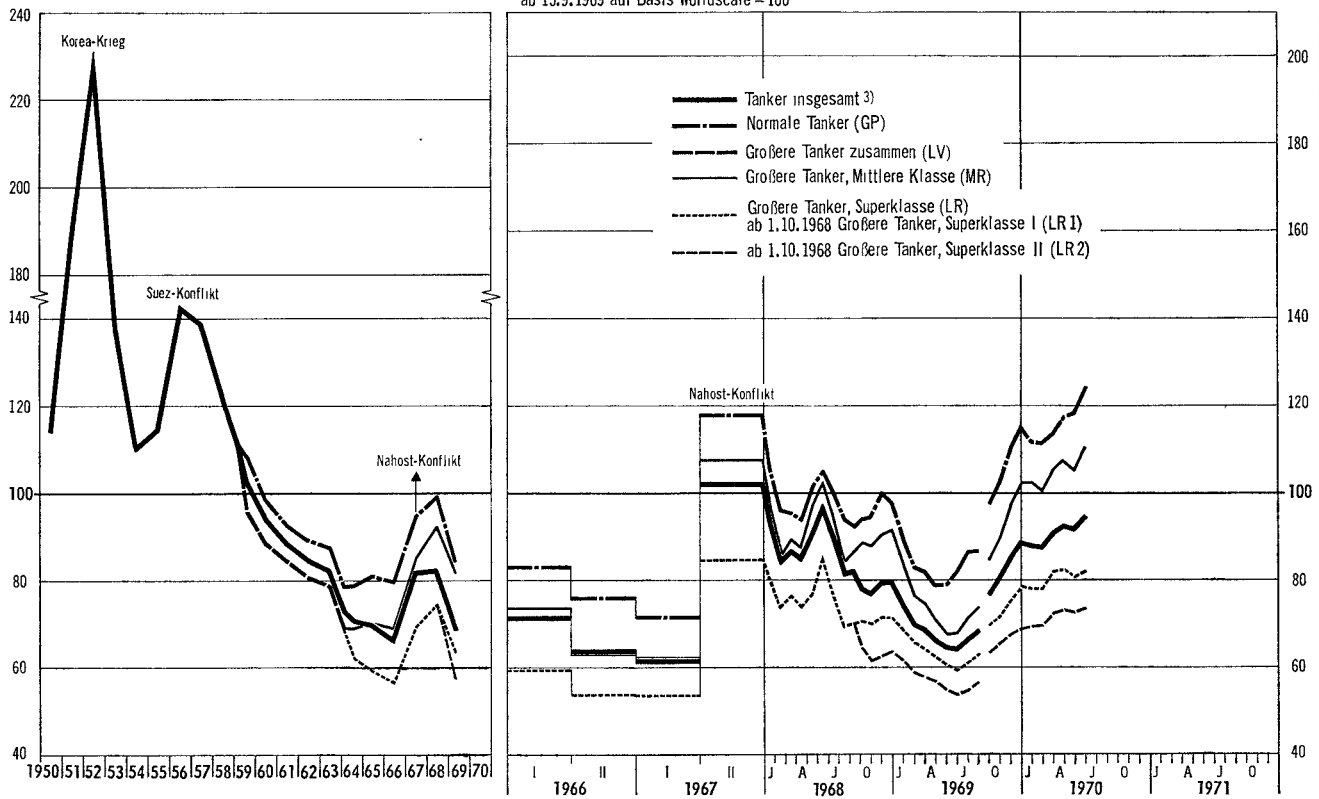
Vom 1.1.1954 bis 14.9.1969 auf Basis Scale/Intascale = 100,  
ab 15.9.1969 auf Basis Worldscale = 100



STAT. BUNDESAMT 70534

## d) TANKERFAHRT (AFRA – Durchschnittsraten – Großbritannien) <sup>1) 2)</sup>

Vom 1.1.1954 bis 14.9.1969 auf Basis Scale/Intascale = 100,  
ab 15.9.1969 auf Basis Worldscale = 100



STAT. BUNDESAMT 70535

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Schaubildern s. Seite 40

## Preise für Verkehrsleistungen im 2. Vierteljahr 1970

### Eisenbahnverkehr

Im Zuge einer umfassenden Revision des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs (DEGT) und des Deutschen Eisenbahn-Tier-Tarifs (DETT) erhöhte die Deutsche Bundesbahn am 1. 5. 1970 die Frachtsätze für Wagenladungen des Regelgüterverkehrs, die Zuschlags- und Anschlußfrachten sowie die Ortsfrachten und örtlichen Gebühren um rund 10%. Die Regelsätze für die Beförderung bestimmter Güter auf besonderen Wagen stiegen demgegenüber um nur 6%, während sich die Frachtsätze für Tiertransporte um 9,8% verteuerten. Aus tariftechnischen Gründen wurden die Ausnahmetarife erst im Laufe der Monate März bis Juli revidiert und mit Tarifaufschlägen zwischen 1,5 und 10% neu herausgegeben. Für die Mehrzahl der Ausnahmetarife liegt die Frachterhöhung zwischen 6 und 9%.

Am 1. 6. 1970 trat auch die von der Deutschen Bundesbahn seit längerer Zeit vorbereitete Neuordnung des Stückgutverkehrs in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an befördert die Deutsche Bundesbahn auf dem Schienenwege Stückgüter nur noch zwischen rund 1000 Güterabfertigungen. Die Stückgutsendungen werden im Haus-zu-Haus-Verkehr mit rund 2000 Städten und Gemeinden, die bis zum 31. 5. 1970 noch auf der Schiene bedient wurden, sowie mit weiteren 25000 Orten und Ansiedlungen, die bisher nicht unmittelbar an den Stückgutverkehr angeschlossen waren, nunmehr von nur 800 Stückgutbahnhöfen der Deutschen Bundesbahn aus (die seitdem gleichzeitig Flächendienstfunktionen erfüllen) mit Kraftfahrzeugen abgeholt und zugestellt. Von den verbleibenden Stückgutbahnhöfen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden auf diese Weise weitere 3000 Orte bedient. Demzufolge umfaßt das neue Stückgut-Ortsverzeichnis rund 30000 „Stückgutorte“. Die neuen Frachtberechnungsvorschriften und Transportrichtlinien für Stückgut wurden unter der Bezeichnung „Bedingungen für die Stückgutbeförderung durch die deutschen Eisenbahnen von Haus zu Haus“ veröffentlicht. Danach wird die Teilfracht für den Antransport oder für die Weiterbeförderung einer Stückgutsendung auf dem Schienenweg, d. h. zwischen den Abfertigungsstellen der „Stückgutbahnhöfe“, nach den — ab 1. 6. 1970 um rund 8% erhöhten — Frachten und Frachtsätzen des in DEGT, Teil II, Heft A enthaltenen Abschnitts „Frachttabelle und Frachtsatzzeiger für Stückgut“ berechnet. Die Berechnung des Frachtanteils für die Zustellung der Stückgüter in „Stückgutorten“, das sind Orte ohne Gleisanschluß bzw. Eisenbahnstationen ohne „Stückgutbahnhof“, und für die Abholung der auf dem Schienenweg weiterzubefördernden Stückgüter mit Lastkraftwagen richtet sich nach der neueingeführten Tariftable „Flächenfrachten für Stückgut“, die nach Gewichts- und Ortsklassen abgestuft ist. In diesem Zusammenhang ist es für die Stückgutfrachtberechnung von großer Bedeutung, daß die sogenannte Flächenfracht, d. h. der Straßenverkehrstarif zwischen Stückgutbahnhof und Orten ohne Eisenbahnanschluß, Bestandteil des DEGT<sup>1)</sup> geworden ist. Im Gegensatz zu den festen Frachten und Frachtsätzen für den Schienentransport gelten die Flächenfrachten als Höchstpreise, die unter bestimmten Voraussetzungen durch Sondervereinbarungen zwischen Verlager und Eisenbahn ermäßigt werden können. Ebenso behält die Gebührenregelung für die bahnamtliche Rollfuhr, die für Abholungen und Zustellungen von Stückgut innerhalb der Ortsbezirke von Stückgutbahnhöfen anstelle der Flächenfrachttabelle angewendet wird, weiterhin ihren Höchstpreischarakter. Sie wurde der Neuregelung des Flächenfrachttarifs lediglich formal angepaßt und auf 30 Ortsklassen erweitert. Ihr Tarifniveau war zuletzt am 1. 3. 1970 angehoben worden<sup>2)</sup>. Die Flächenbedienung soll zum Teil durch Personal und Fahr-

zeuge der Deutschen Bundesbahn bzw. der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen, aber auch durch Verkehrsteilung mit dem ortsansässigen Nahverkehrsgewerbe wahrgenommen werden. Die im Stückgutortsverzeichnis enthaltene Einteilung der Stückgutorte in 28 Ortsklassen wurde auf die gegenwärtige Wirtschafts- und Verkehrsstruktur der Bedienungsgebiete abgestimmt. Dieser Zuordnung gingen umfangreiche Strukturanalysen unter Berücksichtigung der Leistungsmöglichkeiten eines geeigneten Fahrzeugs und einer Zeit-Weg-Studie voraus. Sie ist zeitlich nicht unbeschränkt verbindlich. Je nach Veränderung der Verkehrsstruktur sind jederzeit Umstufungen in nächsthöhere oder -niedrigere Ortsklassen möglich. Auch das Grundnetz der Stückgutbahnhöfe liegt nicht ein für allemal fest, sondern kann, den Strukturveränderungen entsprechend, erweitert oder eingengt werden.

Die deutschen Eisenbahnen dehnten ihr Transportangebot auch auf den „reinen“ Flächenverkehr, d. h. auf den Straßengütertransport (zwischen Stückgutorten mit und ohne Schienenanschluß) ohne Antransport oder Weiterbeförderung auf der Schiene, aus. Für diesen Stückgutverkehr gelten die neu festgelegten Beförderungsbedingungen ebenfalls. Für die Frachtberechnung der Stückgutpartien ist die neue Flächenfrachttabelle anzuwenden.

Nach den neuen Tarifbestimmungen gelten die Eisenbahnen im kombinierten ebenso wie im reinen Flächenverkehr gegenüber dem Verlager als Frachtführer. Sie berechnen ihm in jedem Falle die sich aus den anteiligen Verkehrsleistungen beider Verkehrsträger ergebende Gesamtfracht. Die Frachtberechnung selbst wird auf einem einheitlichen, für den Stückgutverkehr eigens geschaffenen Frachtbriefformblatt erstellt, auf dem die nach den verschiedenen Tarifpositionen berechneten Teilfrachten einzeln aufgeführt werden müssen.

In einigen wichtigen Verkehrssektoren des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs sowie des Eisenbahngütertransits änderten sich aufgrund verschiedener Tarifmaßnahmen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen die Frachtsätze und Beförderungsvorschriften.

So wurde mit Wirkung vom 1. 4. 1970 der Deutsch-Österreichische Seehafen-Donau-Umschlagstarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen deutschen Seehafenbahnhöfen und österreichischen Donauschiffsstationen (DOSDU) Nr. 9161 neu herausgegeben. Neben einigen wichtigen Abänderungen der Frachtberechnungsvorschriften im Zusammenhang mit der Einführung der elektronischen Frachtberechnung wurden einige Tarifbestimmungen der jetzigen Frachtenlage angepaßt. Für alle Güterarten wurden 25 t-Frachtsätze eingeführt. Außerdem sind die Kosten für den Umschlag von Transitgütern in den österreichischen Donauhäfen in den Pauschalfrachtsätzen neuerdings nicht mehr enthalten. Sie werden künftig von der am Transport beteiligten Donauschiffahrtsgesellschaft gesondert erhoben.

Der Durchfuhr-Ausnahmetarif SD 2 für die Beförderung von Überseegütern zwischen deutschen Seehäfen und den deutsch-schweizerischen Grenzübergängen wurde mit Wirkung vom 1. 6. 1970 geändert. Damit wurden die Frachtsätze dieses Tarifs dem aufgrund der letzten Tarifierhöhungen der französischen, niederländischen und belgischen Eisenbahnverwaltungen am 1. 4. 1970 geänderten Frachtniveau des Transitstarifs Nr. 9476 für die konkurrierende Transitverbindung belgische/niederländische Seehäfen — Basel angeglichen. Wegen des Wettbewerbscharakters des SD 2 wirkte sich hier jedoch die Tarifierhöhung der Deutschen Bundesbahn — ebenso wie die DM-Aufwertung vom Oktober 1969 — nicht oder nur sehr geringfügig aus. Die

<sup>1)</sup> DEGT, Teil II, Heft A. — <sup>2)</sup> Vgl. Vortext zum 1. Vierteljahreshaft M 7, S. 8.

Frachtsätze der 15 t- und 20 t-Gewichtsklasse für Güter aller Art des Abschnitts A wurden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, um Frachtaufschläge bis zu 2,70 sfrs je t angehoben. Die Sätze der übrigen Gewichtsklassen des Tarifabschnitts A wurden nur in geringem Umfang erhöht. Für die Einzelpositionen des Tarifabschnitts B „namentlich genannte Güter“ wirkte sich allerdings die Tarifierhöhung wegen der stärkeren Differenzierung der Frachtaufschläge recht unterschiedlich aus. In Einzelfällen traten hier Frachtsatzerhöhungen bis zu 10,30 sfrs je t ein. Demgegenüber wurden Frachtsätze für bestimmte Güter in bestimmten Verkehrsverbindungen um Frachtaufschläge bis zu 2,70 sfrs je t ermäßigt. Außerdem wurden für frische Früchte die 5 t-Frachtsätze durch 6 t-Sätze ersetzt und für eine Reihe weiterer Güter ersatzlos aufgehoben.

Die internationale Gesellschaft für Eisenbahn-Kühltransporte „Interfrigo“ erhöhte ihre Kühlwagengebühren am 1. 4. 1970 um 5%. Für die Benutzung des Doppelbodens bestimmter großräumiger Kühlwagen trat jedoch gleichzeitig eine Zuschlagsermäßigung von 50 auf 30% ein.

Die Frachtsätze bestimmter Relationen des Gütertransitverkehrs zwischen französischen Kanalhäfen und Basel, die in den Transittarifen der französischen Staatsbahnen Nr. 500, Kap. 11 „bestimmte Güterarten“ und Nr. 510, Kap. 11 „Kraftfahrzeuge“ enthalten sind, wurden am 1. 4. 1970 um etwa 2 bis 9% erhöht. Die 5 t-Frachtsätze für Kraftfahrzeugtransporte auf bahneigenen Flach- und Doppelstockwagen wurden noch stärker heraufgesetzt (um 12 bis 14%). Auch die Gebühren des Gütertransittarifs Nr. 500/11 für wichtige Nebenleistungen, z. B. die Pauschalfracht für eingetragene Privatpaletten im Leerlauf sowie die Behälterbenutzung, erhöhten sich mit 10% überdurchschnittlich. Dagegen verbilligten sich die Leerlauffrachten für eingetragene Privatbehälter bei Aufgabe als Wagenladung um etwa 5%. Das Freigewicht je Boxpalette wurde von 70 kg auf 85 kg erhöht. In diesem Zusammenhang ist auch die gleichzeitige Aufnahme des Tauschs genormter Boxpaletten im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn und der Französischen Eisenbahnen (SNCF) zu günstigeren Bedingungen zu erwähnen.

Zwischen den italienischen Staatsbahnen (FS) und dem Fachverband der italienischen Weinwirtschaft „Federvine“ wurde ein neues Abkommen über die vom 1. 5. 1970 an geltenden Sätze des Spezialtarifs Nr. 108 für die Beförderung von Weinerzeugnissen auf den italienischen Bahnen abgeschlossen. Danach wurde die Mindestmenge der Gesamttransporte von bisher 35 000 t auf 30 000 t herabgesetzt, während die untere Grenze der Transportentfernung von 81 auf 101 km erhöht wurde. Das Ausmaß der bisherigen Tarifiermäßigungen — etwa 8 bis 12% je nach Güterpositionen — wurde allgemein um 1 bis 2% gekürzt. Für Most wurde die Mindesttransportmenge von 15 auf 18 t erhöht. Demgegenüber bedeutet die Einführung zusätzlicher höherer Gewichtsklassen für einige Positionen eine entsprechend stärkere Frachtbegünstigung als bisher.

Im Einklang mit der Erhöhung der dänischen Mehrwertsteuer von 12,5 auf 15% am 29. 8. 1970 stiegen auch der Binengütertarif der Dänischen Staatsbahnen sowie der Gütertarif für den Wechselverkehr DSB- dänische Privatbahnen. Außerdem verteuerte sich die Beförderung von Bahnpaketen und Reisegepäck sowie der Seetransport von Kraftfahrzeugen auf dänischen Fährschiffen. Die Mehrwertsteuererhöhung wirkte sich nur auf die Beförderungskosten im innerdänischen Güterverkehr aus, da sowohl der internationale Güterverkehr wie der gesamte Personenverkehr in Dänemark der Mehrwertsteuer nicht unterliegen.

Mit Wirkung vom 16. 4. 1970 setzten die Portugiesischen Eisenbahnen (CP) die Frachtsätze bestimmter Güterklassen ihres Generaltarifs für Eilgut um 20% herauf. Von dieser Erhöhung waren im einzelnen die Eilguttransporte von Kunst- und Wertgegenständen, Banknoten, Münzen, Leichen und Leichenasche in Urnen sowie von Fahrzeugen aller Art betroffen. Der gleichzeitig neu herausgegebene Generaltarif der CP für „Güter aller Art“, die als Frachtgut-

wagenladungen und als Stückgut aufgegeben werden, sieht u. a. für den Transport lebender Tiere in Wagenladungen Frachtsenkungen um 17% sowie die Erhöhung der Ermäßigung für bestimmte Versorgungsgüter und Baumaterialien von 30 auf 40% vor.

Die „Iraki Republican Railways“ erhöhten mit Wirkung vom 1. 6. 1970 ihren Tarif für den Abtransport der mit Durchfrachtkonnossement im irakischen Seehafen Basra, umgeschlagenen und nach Bagdad, Mosul und Kirkuk weiterzuleitenden Seefrachtgüter um 15%.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten hatten schon Anfang 1970 bei der „Interstate Commerce Commission“ der amerikanischen Regierung eine allgemeine Anhebung ihrer Gütertarife um 6% beantragt.<sup>3)</sup> Die Aufsichtsbehörde genehmigte im Juni d. J. zunächst lediglich die Tarifanträge der im Westen und Osten der Vereinigten Staaten betriebenen Eisenbahnen, beschränkte jedoch gleichzeitig den Anhebungssatz auf 5%. Über den Tarifantrag der Eisenbahnen des Südens der USA wurde noch nicht entschieden. Diese im Tarifbildungsverfahren des amerikanischen Eisenbahnwesens übliche zwischenzeitliche Regelung gilt jedoch nur solange, bis die ICC über die endgültige Höhe der anzuwendenden Frachtaufschläge entschieden hat. Die amerikanischen Eisenbahngütertarife waren zuletzt im Jahre 1967 um 3%, im Jahre 1968 um 5% und im November 1969 um 6% angehoben worden.

### Straßenverkehr

Nach eingehenden Beratungen entschieden sich die Tarifkommissionen des Straßengüterverkehrs mit Zustimmung von Vertretern der verladenden Wirtschaft aufgrund der in den letzten Jahren eingetretenen Betriebskostensteigerungen für eine umfassende Tarifierhebung. Als wesentliche Faktoren des Kostenauftriebes wurden die Lohnentwicklung im Straßenverkehrsgewerbe, die steigenden Spesensätze sowie die Verteuerung von Treib- und Schmierstoffen, Reifen und Reparaturen genannt. Auch die steigende Zinsbelastung wirkte sich in der Kostenrechnung des Straßengüterverkehrsgewerbes aus. Die revidierten Rahmentarife traten nach Genehmigung durch die Bundesminister für Verkehr und Wirtschaft am 1. 5. 1970 gleichzeitig mit der Gütertarifierhöhung der Deutschen Bundesbahn in Kraft.

Die Richtsätze des Tarifs für den Güternahverkehr (GNT) nach Tafel I bis III erhöhten sich allgemein um 9%. Die Obergrenze der nach dem GNT zulässigen Frachtaufschläge wurde bei Anwendung der Tages- und Kilometersätze (nach Tafel I) sowie der Stundensätze (nach Tafel II) für Fahrzeuge der Nutzlaststufen bis zu 10 t Ladegewicht von 10 auf 20% erweitert, während die Tarifuntergrenze für Frachtnachlässe mit — 30% allgemein unverändert blieb. Frachtvereinbarungen aufgrund der Leistungssätze nach Tafel III unterliegen nach wie vor den Tarifmargen +10%/— 30%. Die Erhöhung der Richtsätze für Getreidefrachten nach Tafel IV wurde auf 5% begrenzt und terminmäßig mit dem Beginn des neuen Getreidewirtschaftsjahres am 1. 7. 1970 abgestimmt. Die Bandbreite der Tarifmargen für die Getreiderichtfrachtsätze blieb mit 40% erhalten, sie wurde jedoch um 5 Punkte nach oben — von +15%/— 25% auf +20%/— 20% — verschoben. In Anpassung an die Änderung der GNT-Richtsätze der Tafeln I bis III wurden am 1. 5. 1970 auch die Frachtsätze des Tarifs für die Beförderung von Kaufmannsgütern durch Kraftfahrzeuge im „Bereich der Häfen der Stadt Bremen“, sofern die Gütertransporte in einzelnen Fahrten durchgeführt werden, um 9% angehoben. Diese Tarifierhöhung gilt jedoch nicht für die Beförderung von Spediteursammelgut und für Transporte, die nach Zeitverträgen abgerechnet werden.

Der Frachtsatzzeiger des Reichskraftwagentarifs (RKT) für Wagenladungen der Ladungsklassen wurde allgemein um 12,5% heraufgesetzt, jedoch gleichzeitig mit einer neu tarifierten 23 t-Klasse ausgestattet. Die Frachtsätze dieser zusätzlichen Gewichtsklasse liegen um 3% unter dem Tarifniveau der revidierten 20 t-Klasse. Damit sollen die Verlagerer zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Ladekapazitäten veran-

<sup>3)</sup> Vgl. Vortexte zu den Vierteljahresheften 3/1967 S. 6, 2/1968 S. 4, 4/1968 S. 5 und 4/1969 S. 6 unter „Eisenbahnverkehr“.

laßt werden. Außerdem führte die zuständige Tarifkommission<sup>4)</sup> für die in Tank- und Silofahrzeugen beförderten Güter der Ladungsklassen einen gesonderten Frachtsatzzeiger ein. Für diese Güter gelten gegenüber den mit normalen Lastkraftwagen beförderten Ladungen linear um 3% erhöhte Frachtsätze, und zwar einschließlich der Ladungsklassen der 20 t- und 23 t-Gewichtsstufe. Bisher konnten für Tank- und Silotransporte nach Ladungsklassen nur die allgemeinen Regelfrachtsätze der 5 t-, 10 t- und 15 t-Klasse angewendet werden. Andererseits war es dem Fernverkehrsunternehmer nach Abschnitt XI des Nebengebührentarifs freigestellt, für die Bereitstellung eines Tank- oder Silofahrzeugs einen Zuschlag für Sonderaufbauten zu berechnen, der jedoch tariflich nicht festgelegt war. Darüber hinaus wurde der bis zum 30. 4. 1970 überwiegend als Festfrachttarif anwendbare RKT für Wagenladungen allgemein auf das Richtfrachtensystem umgestellt. Demzufolge gelten die Frachtsätze aller Ladeklassen vom 1. 5. 1970 an grundsätzlich als Richtfrachtsätze. Bei Frachtvereinbarungen dürfen sie nach den neuen Vorschriften für die Frachtberechnung bis zu 6% über- oder unterschritten werden. Bisher waren Tarifmargen nur in der Form von Frachtnachlässen bis zu 5% für die Frachtberechnung „kleiner Wagenladungen“, d. h. für 5 t- und 10 t-Ladungen, vorgesehen. Gegenüber der — mit +12,5% verhältnismäßig hoch angesetzten — linearen Tarifsteigerung soll die neue Richtfrachtenregelung sowie die Zulassung der Frachtberechnung für Silo- und Tankladungen nach 20 t-Gewichtssätzen bzw. die Neueinführung der 23 t-Gewichtssätze für alle Wagenladungen preisdämpfend wirken.

Ebenso wie die Frachtsätze der Ladungsklassen wurden auch die Ausnahmetarife des RKT linear um 12,5% erhöht, da sich die Kosten für Beförderung nach besonderen Tarifbestimmungen im gleichen Ausmaß wie diejenigen nach dem Regeltarif erhöht hatten. Gleichzeitig wurde die 23 t-Gewichtsklasse auch für den Ausnahmetarifsektor eingeführt und die Tarifmarge von bisher — 5% auf +6%/— 6% erweitert. Abweichend von dieser allgemeinen Regelung wurden bestimmte Ausnahmetarife für den Transport von Agrarerzeugnissen, z. B. von Getreide, Gemüse, Kartoffeln, Zuckerrüben, nur um 8,5% erhöht. Hier bieten jedoch die mit +3%/— 3% festgesetzten Margen sehr viel weniger Spielraum für Tarifabweichungen als im Regelklassenverkehr. Die revidierten Ausnahmetarife sollten ebenfalls am 1. 5. 1970 neu herausgegeben werden. Aus verfahrenstechnischen Gründen mußten jedoch die Stichtage für die Tarifierhöhung auf den 15. 5., 1. 6., 15. 6. und auf spätere Termine verteilt werden. Mit der zuletzt am 15. 6. in Kraft getretenen Tarifänderung waren insgesamt 80% der RK-Ausnahmetarife revidiert bzw. aufgehoben worden.

Die Stückgutfrachten des RKT<sup>5)</sup> wurden im Einklang mit der entsprechenden Tarifierhöhung für den Eisenbahnstückgutverkehr am 1. 6. 1970 — ohne Tarifmargen-Vereinbarung — um 8% angehoben.

Mit einer Anhebung der „Entgelte für die Beförderung von Umzugsgut und sonstigen Möbeln, ausgenommen neue Handelsmöbel, einschließlich Be- und Entladen im Möbelfernverkehr“ nach Tabelle I um rund 10% wurde am 1. 5. 1970 die Revision des Tarifs für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen abgeschlossen. Die entsprechenden Entgelte für den Neumöbeltransport nach den Tabellen II A bis D dieses Tarifs waren bereits am 1. 1. 1970 revidiert worden.<sup>6)</sup>

Die Verkehrsbehörde der DDR erhöhte zum 1. 5. 1970 die Sätze der von ihr am 1. 7. 1968 eingeführten „Steuerausgleichsabgabe<sup>7)</sup> für Beförderungsleistungen Westdeutscher und Westberliner Unternehmer auf Straßen und Wasserstraßen der Deutschen Demokratischen Republik“. Im Straßengüterverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin wurde der Abgabensatz

für normale Frachtgüter von 3 auf 3,75 Pf je tkm  
für gefährliche Frachtgüter von 4 auf 5 Pf je tkm  
angehoben. Die Abgabensätze für die Personenbeförderung

<sup>4)</sup> Tarifkommission für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (TKF). — <sup>5)</sup> RKT, Teil II Abschn. 4. — <sup>6)</sup> Vgl. 1. Vierteljahresheft, S. 5 unter „Straßenverkehr“. — <sup>7)</sup> Vgl. 2. Vierteljahresheft 1968, S. 4 und 5 „Straßenverkehr“.

durch Straßenfahrzeuge blieben mit 0,8 Pf je Personenkilometer unverändert. Diese Abgabenbelastung wird den Unternehmen von der Bundesregierung voll erstattet. Die jährliche Mehrbelastung des Bundes allein aufgrund der Abgabenerhöhung für den Straßengüterverkehr wird auf rund 10 Mill. DM veranschlagt.

## Binnenschiffsverkehr

Die seit Januar 1970 aufgrund von Einzelanträgen und Einzelbeschlüssen der Frachtausschüsse nach und nach in Kraft gesetzten Maßnahmen der Deutschen Binnenschifffahrt zur Verbesserung der Ertragslage betrafen im Laufe des 2. Vierteljahres erneut Transportsatzanhebungen im Verkehrsreich des Frachtausschusses für den Rhein.<sup>8)</sup> Dementsprechend wurden auch zahlreiche Frachtfestsetzungen für Transportrelationen im Bereich der Frachtausschüsse Dortmund, Bremen, Hamburg, Berlin und Regensburg revidiert. Je nach Wettbewerbs- und Kostenlage der betroffenen Verkehrsrelationen lagen die Tarifaufschläge etwa zwischen 5% und 20%. Im Bereich des Frachtausschusses Bremen wurden einzelne Transportsätze stärker erhöht, maximal um 30%. Demgegenüber waren auch verschiedene Verkehrsrelationen dieses Bereichs von der Tarifsteigerung weniger bzw. nicht betroffen. Aufgrund des verschärften Wettbewerbs wurden die Tarife einiger Relationen sogar um bis zu 10% ermäßigt. Die Transportsätze der Binnentankschifffahrt im Rheinstromgebiet wurden um 6,5%, im Bereich des Mittellandkanals und der Mittelweser um 12% erhöht. Die Tarifsätze für Sonder- und Nebenleistungen der Binnenschifffahrt wurden allgemein stärker heraufgesetzt, z. B. die Tagesmietsätze für Binnenschiffe im Stromgebiet der Elbe und Weser um 20%, im Rheinstromgebiet um 32%. Damit ist der größte Teil der vorgesehenen Tarifierhöhungen bis Quartalsende in Kraft getreten.

Der Güterverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin auf dem Wasserwege war von der Erhöhung der DDR-Steuerausgleichsabgaben am 1. 5. 1970 ebenso stark betroffen wie der Straßengüterverkehr. Die Steuerbelastung stieg auch hier um 20 bis 30%. Für Gütertransporte auf dem Mittellandkanal wurden die Abgabensätze von 0,35 auf 0,45 DM je t, auf anderen Wasserstraßen von 0,70 auf 0,90 DM je t heraufgesetzt. Diese Sätze erhöhten sich bei der Beförderung von „gefährlichen“ Gütern dementsprechend um 0,10 bis 0,20 DM. Auch diese zusätzlichen Belastungen werden auf dem Erstattungswege vom Bundeshaushalt übernommen.

Die freien Frachtraten im grenzüberschreitenden Rheinverkehr zogen nach einer im April d. J. beobachteten leichten Abschwächung bis zum Quartalsende erneut an und lagen im Juni geringfügig über dem Märzstand. Gegenüber dem Verlauf im Vorjahr behaupteten sich die Raten weiterhin auf stark erhöhtem Niveau. Die Ratenentwicklung stand erneut unter dem Einfluß der schwankenden Tonnagenachfrage. Zur Abfuhr der in Rotterdam während des 2. Quartals gelöschten Getreideladungen aus Übersee wurde Binnenschiffahrtstonnage nur in verhältnismäßig geringem Umfang benötigt. Dagegen standen US-Kohle-Partien für den Weitertransport ins Hinterland etwas reichlicher zur Verfügung. Die Abfuhr von Eisenerzen, chemischen Grundstoffen, Mineralölen und Futtermitteln weitete sich gleichzeitig stark aus und löste damit erneut einen Anstieg der im März und April noch rückläufigen Rheinfrachtraten aus. Impulse für die Ratenbefestigung gingen außerdem von der zeitweise sehr starken Strömung des Rheins aus, der im April und Mai Hochwasser führte und dadurch den Schiffsumlauf verlangsamte. Im Talverkehr standen Baustoffe und Kalitransporte weiterhin im Vordergrund, während Exportkohle, Kunstdünger und Baumaterial von Ober- und Mittelrheinstationen infolge der Hochwassersituation teilweise nicht befördert werden konnten. Die Rotterdamer Tagesmietsätze für die Zeitcharter von Binnenschiffen konnten sich während des 2. Quartals 1970 ebenfalls stark verbessern.

Die Binnenhafengebühren der niederländischen Hafenstädte Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Maassluis, Schiedam und Vlaardingen für die Liegezeiten von Binnen-

<sup>8)</sup> Vgl. 1. Vierteljahr 1970, S. 6 unter Binnenschiffsverkehr.



schiffen wurden am 1. 4. 1970 um 14 bis 20% erhöht. Gleichzeitig wurden besondere Gebühren für die bisher kostenfreie Versorgung der Binnenschiffe mit Trinkwasser eingeführt.

## Seeverkehr

Die saisonale Ratenabschwächung des Trampfrachtenmarkts machte sich im 2. Quartal lediglich in einzelnen Verkehrsrelationen bemerkbar, z. B. für Getreideverschieffungen in La Plata-Häfen, die verstärkt Tankertonnage anzogen. Nach dem Verlauf der zur Verfügung stehenden Indices lag das Rateniveau des Reisechartermarktes im Juni etwas über dem Märzstand, teilweise auch geringfügig darunter. Im Zeitchartersektor konnten sich die Abschlußraten gleichzeitig um etwa 10 bis 15% verbessern. In der Zeit von Juni 1969 bis Juni 1970 zogen die Raten beider Abschlußformen sogar um 30 bis 60% an. In diesem Zusammenhang müssen allerdings auch die permanent anwachsenden Betriebskosten der Trampschiffahrt für Löhne, Bunkeröl, Hafenleistungen und Reparaturen sowie die neuerdings auch schneller steigenden Listen- und Lieferpreise für Schiffsneubauten erwähnt werden. Nach einer Berechnung der britischen Schifffahrtszeitschrift „Fairplay“ stieg z. B. der Listenpreis für einen Bulk-Carrier in der von der Trampschiffahrt bevorzugten Größenklasse von 25 000 tdw in der Zeit vom 1. 7. 1969 bis 1. 7. 1970 um rund 43%.

Die nordeuropäische Küstenschiffahrt war im April und Mai von der Eisbildung in der Ostsee noch sehr stark behindert. EOW-Holzverschieffungen skandinavischer Ladehäfen kamen erst Mitte Mai — mit vierwöchiger Verspätung — in Gang. Einzelne Holzladehäfen im Nordteil des Bottnischen Meerbusens waren noch bis Ende Mai blockiert. Die Küstenreeder versuchten deshalb, die dadurch entstandenen Liegezeiten ihrer Frachtschiffe mit Hilfe von Soforttransporten im Nahverkehrsbereich, z. B. zwischen Dänemark und deutschen Seehäfen zu überbrücken. Gleichzeitig bemühten sie sich um „Aufladungen“, und zwar um Getreide-, Brennstoff- und Grundstofftransporte von nördlichen EWG-Häfen nach skandinavischen Häfen, die ihnen im Gegensatz zu den sonst erforderlichen Ballastreisen in der gleichen Fahrtrichtung zusätzliche Frachteinnahmen sichern. Aufgrund des zunehmenden Tonnageangebots für zeitnahe Ladetermine gingen die Frachtraten dieses Marktsektors teilweise zurück, während die Frachtraten für „reine Saisonladungen“, vor allem für vorausgebuchte skandinavische Holzladungen, die zu späteren Terminen der diesjährigen Schifffahrtsaison abtransportiert werden, im April und Mai geringfügig, bis Quartalsende jedoch stärker anstiegen. Nach Wegfall der Eisbehinderung ließ das Interesse der Küstenreeder am Sofort-Frachtengeschäft wegen der dringlicher werdenden Saisonverpflichtungen spürbar nach, während die Tonnagenachfrage für „Zwischenladungen“ erneut anstieg. Die anfänglich uneinheitliche Entwicklung der Küstenfrachtraten ging somit im Laufe des Juni in eine allgemeine Aufwärtsbewegung über, die jedoch hinter der Ratenbefestigung des Überseefrachtenmarktes weit zurückblieb.

Der hektische Verlauf der Tankerratenentwicklung im Reisecharter-Geschäft ließ die große Unsicherheit des Oltankermarktes deutlich sichtbar werden. Nachdem die Tagesraten gegenüber dem Ende März erreichten Stand im Laufe des April um rund 35% abgesunken waren, setzte Anfang Mai im Zuge der stürmischen Tonnagenachfrage eine seit der Suezkrise vom Jahre 1958 nicht wieder beobachtete Ratenhaushaus ein, die bis Ende Juni die Frachtkosten für Öltransporte in Reisecharter mehr als verdoppelte. Langfristige Transportvereinbarungen und Mengenkontrakte wurden von dieser Ratenkonjunktur ebenfalls erfaßt. Nach der Berechnung der Vereinigung Londoner Tankermakler für die Ratenveränderungen aller Abschlußformen der Tankerfahrt erhöhte sich das Rateniveau von März bis Juni durchschnittlich um 5%. Trotz einer Wachstumsrate der Welttankertonnage von jährlich 13% konnte die Lücke im Tonnageangebot durch die Ablieferung von Tankerneubauten bisher noch nicht geschlossen werden, zumal auch der Weltverbrauch von Mineralöl unaufhaltsam — jährlich z. Z. um 8% — weiter ansteigt. Die seit dem 3. 5. 1970 andauernde Unterbrechung der „Transarabian Pipeline“ für den Rohöltransport von saudi-

arabischen Ölfeldern nach Sidon und die von der libyschen Regierung angeordneten Produktionsbeschränkungen lösten einen zusätzlichen Tonnagebedarf von rund 360 T-2-Einheiten<sup>9)</sup> aus, der etwa 4% der Welttankertonnage entspricht. Die Frachtmehrkosten aufgrund der längeren Transportwege und der absoluten Steigerung des Frachtniveaus sind beträchtlich. Für die Mengen, die wegen der Produktionsdrosselung in Libyen vom Persischen Golf zusätzlich transportiert werden mußten, ergab sich Ende Juni d. J. ein Kostenzuwachs in Höhe von 57 DM je t.

Die im Laufe des 2. Quartals von den Linienfrachtdiensten wichtiger Fahrtrichtungen veranlaßte Herabsetzung bzw. Aufhebung von Erschwerniszuschlägen wegen Hafenerstopfung oder Fahrtbehinderung<sup>10)</sup> wirkte sich im Stückgutverkehr allgemein ratendämpfend aus. Demgegenüber erhöhten sich unter Einfluß der Ratenkonjunktur des Trampfrachtenmarktes die zum großen Teil offen quotierten Raten für Massengut-Basisladungen der Linienfahrt um 4,5%. Nach der Indexberechnung des Bundesministeriums für Verkehr, Abt. See, lagen die mittleren Frachtraten der Linienfahrt im Juni um 0,7% höher als im März und um 4,5% höher als vor Jahresfrist.

Mit Beginn der Sommersaison im April d. J. erhöhten die in der „Atlantic Passenger Steamship Conference“ zusammengeschlossenen Fahrgast-Reedereien den Tarif für Atlantik-Passagen in der I. Schiffsklasse um 10 \$, in der Kabinenklasse um 7,50 \$ und in der Touristenklasse um 5 \$. Gleichzeitig wurden die Passagen während der Zwischensaison auf den zwischen Sommer- und Winterpassagen liegenden Tarifpunkt festgesetzt. Außerdem wurde ein neuer um 15% verbilligter Urlaubstarif für Hin- und Rückreisen mit demselben Fahrgastschiff eingeführt.

## Luftverkehr

Aufgrund eines Antrags der drei zum Linienverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin zugelassenen Fluggesellschaften Air France, BEA und PAN AM genehmigten die Regierungen Frankreichs, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Wirkung vom 1. 5. 1970 eine Flugpreiserhöhung von 5%. Die beteiligten Fluggesellschaften hatten sich mit der Bundesregierung und mit dem Senat der Stadt Berlin über diese Maßnahme in längeren Besprechungen geeinigt. Wegen der in der bisher vereinbarten Höhe beibehaltenen Subventionierung liegen die Berlin-Flugpreise nach den Tarifierhöhungen vom 1. 4. 1963 und 1. 5. 1970 noch immer erheblich unter vergleichbaren Inland-Flugpreisen europäischer Länder.

Nachdem bereits die Emery Air Freight Company im Herbst 1969 den Kundentarif ihres EMO-TRANS-Sammelladungsdienstes für Luftfrachtsendungen von deutschen nach japanischen Flughäfen beträchtlich gesenkt hatte, ermäßigten am 1. 6. 1970 auch die im Deutschen Luftfrachtkontor zusammengeschlossenen Sammelspediteure sowie die amerikanische Speditionsfirma Panalpina ihre Kundenraten für diesen Luftfrachtsammelverkehr um etwa 10 bis 20%. Frachtverbilligend wirkte sich diese Tarifmaßnahme vor allem für die Kleinsendungen aus, die im Luftfrachtverkehr nach wie vor eine ausschlaggebende Rolle spielen. Gegenüber den IATA-Tarifraten der Carrier für Sendungen bis zu 100 kg liegen die entsprechenden Fernost-Kundenraten der Sammelverlader um etwa 22 bis 27% niedriger.

Die Deutsche Lufthansa erhöhte mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr am 1. 6. 1970 ihre Flugpreise für den Flugverkehr innerhalb des Bundesgebietes<sup>11)</sup> um 14 bis 15%. Mit den aus der Flugpreiserhöhung zu erzielenden Mehreinnahmen hofft die LH ihren Haushalt zu entlasten, der 1969 allein im Sektor „Binnenverkehr“ aufgrund des starken Kostenanstiegs in den letzten Jahren ein Defizit von 38 Mill. DM aufwies. Die Ertragsmöglichkeiten des deutschen Binnenflugverkehrs werden durch den Betrieb mehrerer kostspieliger Kurzstrecken besonders ungünstig beeinflusst.

<sup>9)</sup> 1 T-2-Einheit: Etwa 14 000 bis 14 500 tdw. — <sup>10)</sup> Z. B. Eiszuschläge. — <sup>11)</sup> Ohne Flugverkehr Bundesgebiet—Berlin.

Die British European Airways (BEA) und 6 weitere Gesellschaften erhöhten ihre im britischen Binnenverkehr geltenden Personentarife am 1. 4. 1970 um 5,5%. Mit Hilfe der erwarteten Mehreinnahmen soll das zuvor auf 2 Mill. £ geschätzte Betriebsdefizit für das laufende Geschäftsjahr auf 162 000 £ reduziert werden.

Demgegenüber führte die Alitalia am 1. 6. 1970 für den Nachtflugverkehr zwischen Mailand, Rom, Neapel, Catania, Palermo und Cagliari in der Zeit von 23.00 bis 6.00 Uhr einen um 30% verbilligten Sondertarif sowie für den gesamten italienischen Binnenflugverkehr nach amerikanischem Vorbild einen 10%igen Rabatt für „standby“-Flüge<sup>12)</sup> ein. Für Vorausbuchungen sollen nach den neuen Tarifbestimmungen ab 1. 6. 1970 Zuschläge in Höhe von 1 000 Lit (rd. 6 DM) erhoben und für nichtausgenützte Flugscheine nur noch 85% des Gegenwertes erstattet werden. Auf diese Weise möchte die Alitalia den „Sitzladefaktor“ ihres Binnenflug-Angebots erhöhen.

Ende April dieses Jahres vereinbarten die Vertreter der Fluggesellschaften Ägyptens, des Sudans und Libyens eine 40%ige Preisermäßigung für den Flugverkehr zwischen ihren Ländern.

#### Post- und Fernmeldeverkehr

Am 1. 4. 1970 änderten sich die von der Deutschen Bundespost je nach Bestimmungsland einzeln tarifierten Einlieferungsgebühren und Luftpostzuschläge für Auslandspakete. In der Gebührenewestsetzung wirkte sich neben Gebührenänderungen einzelner ausländischer Postverwaltungen vor allem die aufgrund der DM-Aufwertung vom 27. 10. 1969 eingetretene Änderung der Wechselkurse für die Vergütung der in Fremdwährung festgesetzten ausländischen Gebührenanteile aus. Demzufolge verbilligten sich die Paketeinlieferungsgebühren um etwa 7 bis 8%, die Luftpostpaketzuschläge um 4 bis 5%.

Auch im Fernmeldeverkehr mit außereuropäischen Ländern sanken die Einzelgebühren für Ferngespräche durchschnittlich um 13%, für Telegramme um 14% und für Telexverbindungen um 16%. Die Revision der entsprechenden Einzelgebühren für europäische Fernmeldeverbindungen ist für einen späteren Termin vorgesehen.

Ebenfalls am 1. 4. 1970 ermäßigte sich die Telex-Gebühr für eine handvermittelte Drei-Minuten-Verbindung mit den Teilnehmernetzen der Vereinigten Staaten um 30% (von 36,00 auf 25,20 DM). Die vollautomatischen Telexverbindungen über den Nordatlantik wurden gebührentechnisch von der bisherigen Minutenzählung auf die Zeitimpulszählung umgestellt. Danach beträgt die Verbindungsdauer je Gebühreneinheit (0,10 DM) 0,714 Sekunden.

Außerdem führte die Deutsche Bundespost im Fernsprechsprechdienst mit den Vereinigten Staaten (ohne Alaska und Hawaii) die vollautomatische Gesprächsvermittlung ein. Auf deutscher Seite können Gespräche mit amerikanischen Teilnehmern zunächst nur durch die Knotenvermittlungsstellen Bonn, Frankfurt (Main) und München automatisch vermittelt werden. Die restlichen Knotenamtsbereiche werden, sobald die technischen Voraussetzungen hierfür vorliegen, nach und nach in den vollautomatischen Vermittlungsdienst einbezogen werden. Die Sprechdauer je Gebühreneinheit (0,18 DM) beträgt in der Zeit

von 00,00 bis 12,00 Uhr MEZ 1,745 Sekunden und  
von 12,00 bis 24,00 Uhr MEZ 1,333 Sekunden.

Am 25. 5. 1970 dehnte die DBP die automatische Gesprächsvermittlung auch auf den Fernsprechverkehr mit Spanien aus. Von der Bundesrepublik aus können Madrid und 63 weitere spanische Ortsnetze direkt angewählt werden. Auch hier soll das Verbindungsnetz den technischen Möglichkeiten entsprechend nach und nach verdichtet werden.

<sup>12)</sup> Die Flugscheine werden ohne Vorausbuchung eines Sitzplatzes erst kurz vor dem Abflug ausgegeben.

#### Zur Beachtung:

Zur Erklärung der Preisänderungen wurden zum Teil Marktberichte und Pressemeldungen verwendet, die nicht in allen Fällen nachprüfbar waren.

# I. Eisenbahnverkehr

## A. Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

RM/DM

Änderungsdatum	50 km		100 km		200 km		350 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>

#### a) Sätze in allen Zügen<sup>2)</sup>

##### Einfache Fahrt

1. 6. 1932	2,90	2,00	5,80	4,00	11,60	8,00	20,40	14,00	29,00	20,00	58,00	40,00
1. 4. 1946	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
25. 7. 1948	4,40	3,00	8,70	6,00	17,40	12,00	30,60	21,00	44,00	30,00	87,00	60,00
15. 10. 1951	5,10	3,40	10,20	6,80	21,00	14,00	38,00	24,00	51,00	34,00	105,00	70,00
1. 2. 1958	5,70	3,80	11,10	7,40	24,00	16,00	40,50	27,00	55,50	37,00	115,50	77,00
1. 1. 1963	6,00	4,00	12,00	8,40	23,40	15,80	42,00	28,00	60,00	40,00	123,00	82,00
1. 3. 1966	6,40	4,20	13,20	8,80	24,60	16,40	43,60	29,00	60,00	40,00	114,00	78,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup>	6,40	4,20	14,80	9,80	27,60	18,40	46,60	31,00	63,00	42,00	117,00	78,00

##### Hin- und Rückfahrt

1. 6. 1932	5,80	4,00	11,60	8,00	23,20	16,00	40,80	28,00	58,00	40,00	116,00	80,00
1. 4. 1946	11,60	8,00	23,20	16,00	46,40	32,00	81,60	56,00	116,00	80,00	232,00	160,00
25. 7. 1948	8,80	6,00	17,40	12,00	34,80	24,00	61,20	42,00	88,00	60,00	174,00	120,00
15. 10. 1951	9,00	6,00	18,30	12,20	37,50	25,00	63,00	42,00	84,00	58,00	147,00	98,00
1. 2. 1958	10,20	6,80	21,00	14,00	42,00	28,00	67,50	45,00	91,50	61,00	159,00	106,00
1. 1. 1963	10,50	7,00	22,50	15,00	42,00	28,00	73,50	49,00	100,50	67,00	171,00	114,00
1. 3. 1966	11,20	7,40	23,80	15,80	45,00	30,00	79,60	53,00	108,00	72,00	183,00	122,00
1. 6. 1969 <sup>11)</sup>	11,20	7,40	26,80	17,80	51,00	34,00	85,60	57,00	114,00	76,00	189,00	126,00

#### b) Schnellzug-(D-)Zuschläge<sup>3)</sup>

1. 6. 1932	1,00	0,50	2,00	1,00	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 1. 1941	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50	5,00	2,50	5,00	2,50	5,00	2,50
1. 4. 1941	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
25. 7. 1941	1,50	1,00	1,50	1,00	3,00	2,00	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	4,00
15. 10. 1951	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
1. 6. 1961	2,00	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

#### c) Fernschnellzug-(F-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag<sup>3)</sup>)

19. 10. 1936	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50	3,00	1,50	3,00	1,50
1. 4. 1946	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	6,00	3,00	6,00	3,00	6,00	3,00
25. 7. 1948	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00
15. 10. 1951	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
23. 5. 1951	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3. 6. 1956	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

#### d) Trans-Europ-Express-Zug-(TEE-)Zuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag<sup>3)</sup>)

2. 6. 1957	6,00	—	6,00	—	6,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
1. 12. 1957	4,00	—	4,00	—	4,00	—	7,00	—	10,00	—	10,00	—
30. 5. 1965	5,00	—	5,00	—	5,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—
1. 3. 1966 <sup>12)</sup>	6,00	—	6,00	—	6,00	—	8,00	—	8,00	—	8,00	—

#### e) Zuschläge für die Benutzung eines Liegeplatzes in der 2. Klasse

im Binnenverkehr	im grenzüberschreitenden Gemeinschaftsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der			im grenzüberschreitenden Verkehr anderer europäischer Eisenbahnen <sup>4)</sup>
	Deutschen Reichsbahn	Österreich. Bundesbahn	Dänischen Staatsbahn	
1. 5. 1955	5,00	7,00	8,00	8,00
1. 4. 1958	6,50	6,50	6,50	8,00
1. 5. 1961	6,50	6,50	6,50	9,00
26. 5. 1963	7,00	7,00	9,00	9,00
1. 1. 1965	9,00	9,00	9,00	9,00
30. 5. 1965	9,00	9,00	11,50	11,50
29. 9. 1966	11,50	9,00	11,50	11,50

#### f) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft

	bis 600 km		über 600 km		bis 600 km		über 600 km		alle Entfernungen			
	1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse			
	Einbettabteil		Zweibettabteil		Einbettabteil		Zweibettabteil		3. Klasse			
bis 14. 2. 1951	25,00	29,00	15,00	17,50	12,50	14,50	10,00	10,00	10,00	10,00		
15. 2. 1951		30,00	17,50	20,00	15,00	17,00	10,00	10,00	10,00	10,00		
12. 2. 1953		35,00	21,00	24,00	18,00	20,00	12,00	12,00	12,00	12,00		
	bis 500 km	bis 501 km bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 km bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 km bis 700 km	über 700 km	bis 500 km	bis 501 km bis 700 km	über 700 km
1. 3. 1955	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
	1. Klasse			2. Klasse			3. Klasse			4. Klasse		
	Einbettklasse <sup>5)</sup>			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse		
3. 6. 1956 <sup>7)</sup>	36,00	42,00	48,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00	11,00
1. 3. 1958	38,50	45,00	51,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00	12,00
15. 3. 1961 <sup>8)</sup>	42,40	49,40	55,70	20,80	23,80	25,80	19,80	20,80	22,40	12,40	13,50	13,50
27. 5. 1962 <sup>9)</sup>	46,00	53,00	59,00	23,00	26,00	28,00	22,00	23,00	25,00	14,00	15,00	16,00
1. 11. 1964	51,00	59,00	64,00	26,00	29,00	31,00	24,00	26,00	28,00	15,50	16,50	17,00
22. 5. 1966	61,00	69,00	74,00	28,00	31,00	33,00	31,00	33,00	35,00	20,00	21,50	22,00
28. 5. 1967		75,50			33,00			33,00			22,00	
26. 5. 1968		78,50			34,50			34,50			23,00	
29. 9. 1968 <sup>10)</sup>		69,00			30,00			34,50			23,00	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40

A. Personenverkehr

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Einfache Fahrt</b>								
15. 3. 1959	6,21	3,83	24,48	15,22	—	—	—	—
1. 4. 1964	6,02	4,01	23,82	15,88	—	—	—	—
1. 6. 1966	6,80	4,50	26,80	17,90	—	—	—	—
1. 4. 1967	6,90	4,70	26,00	17,80	—	—	—	—
1. 12. 1967	7,20	4,90	27,90	18,70	—	—	—	—
1. 11. 1969	6,80	4,70	26,30	17,70	—	—	—	—
1. 12. 1969	6,70	4,60	25,70	17,20	—	—	—	—
1. 5. 1970	6,80	4,70	26,20	17,50	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
15. 3. 1959	10,54	7,14	33,33	24,65	—	—	—	—
1. 4. 1964	10,83	7,22	42,91	28,63	—	—	—	—
1. 6. 1966	13,60	9,00	53,60	35,80	—	—	—	—
1. 4. 1967	13,80	9,40	53,20	35,60	—	—	—	—
1. 12. 1967	14,40	9,80	55,80	37,40	—	—	—	—
1. 11. 1969	13,60	9,30	52,50	35,20	—	—	—	—
1. 12. 1969	13,30	9,10	51,40	34,50	—	—	—	—
1. 5. 1970	13,60	9,40	52,40	35,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1959	5,46	3,64	21,85	14,57	38,24	25,49	—	—
15. 1. 1962	5,79	3,86	23,17	15,44	40,37	26,91	—	—
1. 5. 1963	6,29	4,19	25,14	16,76	43,65	29,10	—	—
1. 5. 1965	6,30	4,20	25,10	16,70	43,50	29,00	—	—
1. 9. 1965	7,00	4,70	27,90	18,60	48,80	32,60	—	—
1. 5. 1966	7,10	4,80	28,40	19,00	49,70	33,10	—	—
1. 7. 1967	8,00	5,30	31,70	21,10	55,10	37,00	—	—
1. 12. 1967	7,50	5,00	29,50	19,70	51,40	34,40	—	—
1. 11. 1969	7,70	5,10	30,50	20,40	52,90	35,10	—	—
1. 12. 1969	7,50	5,00	29,90	19,90	51,70	34,40	—	—
1. 5. 1970	7,50	5,00	29,80	19,90	51,60	34,30	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1959	8,26	5,46	32,78	21,85	57,06	38,24	—	—
15. 1. 1962	8,78	5,79	34,75	23,17	60,84	40,37	—	—
1. 5. 1963	9,43	6,29	37,71	25,14	65,77	43,65	—	—
1. 5. 1965 <sup>2)</sup>	9,40	6,30	37,60	25,10	65,60	43,50	—	—
1. 9. 1965	11,20	7,50	44,70	29,80	78,50	52,30	—	—
1. 5. 1966	11,40	7,60	45,40	30,30	79,80	53,20	—	—
1. 7. 1967	12,70	8,50	51,00	34,00	87,90	58,60	—	—
1. 12. 1967	11,80	8,00	47,60	31,80	82,00	54,60	—	—
1. 11. 1969	12,30	8,40	48,90	32,60	84,50	56,40	—	—
1. 12. 1969	12,00	8,10	47,90	31,90	82,70	55,20	—	—
1. 5. 1970	12,00	8,00	47,80	31,80	82,40	55,20	—	—
<b>Frankreich, Einfache Fahrt<sup>3)</sup></b>								
6. 1. 1958	6,60	4,20	25,80	16,68	63,60	41,16	126,60	81,96
1. 1. 1959	7,44	5,04	29,40	19,68	72,60	48,48	144,60	96,48
1. 1. 1960	5,33	3,61	21,07	14,10	52,03	34,74	103,63	69,14
23. 10. 1961	5,39	3,69	21,32	14,22	52,53	35,05	104,66	69,77
20. 5. 1963	5,50	3,70	21,40	14,30	52,80	35,20	105,10	70,10
1. 3. 1966	6,50	4,40	25,50	17,10	62,90	42,00	125,10	83,50
17. 10. 1966	7,60	5,10	26,40	17,60	63,10	42,10	124,40	83,00
1. 10. 1967	8,20	5,40	28,10	18,70	67,20	44,80	132,50	88,30
1. 10. 1968	8,60	5,70	28,90	19,60	69,20	46,40	136,80	91,20
12. 8. 1969	7,80	5,20	26,10	17,70	62,30	42,20	123,20	82,10
1. 11. 1969	7,80	4,80	24,40	16,50	58,20	39,10	115,00	76,70
1. 12. 1969	7,10	4,70	23,70	16,10	56,80	38,10	112,20	74,80
1. 5. 1970	7,80	5,10	25,50	17,50	60,30	40,20	118,00	79,10
<b>Großbritannien, Einfache Fahrt<sup>2)4)</sup></b>								
1. 11. 1959	5,29	3,53	20,66	13,78	50,11	33,42	95,82	63,90
12. 6. 1960	5,88	3,92	22,97	15,31	50,13	33,42	95,84	63,90
1. 9. 1961	6,51	4,31	25,42	16,84	54,05	35,87	99,76	66,35
3. 6. 1962	6,80	4,53	26,55	17,70	55,38	36,92	99,42	66,28
15. 9. 1962	6,76	4,51	26,41	17,61	57,71	38,47	96,12	64,03
1. 2. 1965	7,20	4,90	28,70	19,20	62,90	42,20	108,80	72,40
1. 3. 1966	7,30	4,90	29,10	19,40	67,90	45,10	120,20	80,40
1. 12. 1967	6,80	4,30	24,80	16,60	60,30	40,20	108,70	72,60
1. 5. 1969 <sup>5)</sup>	6,80	4,61	25,16	17,24	61,17	40,78	105,84	70,46
1. 11. 1969	6,40	4,34	26,47	18,21	57,50	38,34	99,49	66,24
1. 12. 1969	6,26	4,25	25,91	18,86	56,28	37,52	97,38	64,83
<b>Italien, Einfache Fahrt</b>								
1. 8. 1956	3,92	2,23	15,68	8,72	39,21	21,97	70,98	39,21
1. 7. 1961	4,36	2,41	17,55	9,62	43,55	24,05	78,00	43,55
1. 1. 1963	5,00	2,80	20,15	11,05	50,05	27,63	89,70	50,05
1. 2. 1964	5,20	3,00	20,20	11,10	50,10	27,70	89,70	50,10
1. 11. 1969	4,90	2,90	19,00	10,50	47,10	26,10	84,40	47,10
1. 12. 1969	4,80	2,80	18,60	10,30	46,10	25,50	82,60	46,10
1. 5. 1970	4,80	2,70	18,60	10,20	46,20	25,50	82,80	46,20
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 8. 1956	6,76	3,79	26,63	14,87	78,42	43,94	141,96	78,42
1. 7. 1961	7,41	4,16	29,51	16,38	87,10	48,10	156,00	87,10
1. 1. 1963	10,00	5,60	40,30	22,10	100,10	55,26	179,40	100,10
1. 2. 1964	10,40	6,00	40,40	22,20	100,20	55,40	179,40	100,20
1. 11. 1969	9,80	5,70	38,00	20,90	94,20	52,10	171,70	94,20
1. 12. 1969	9,60	5,60	35,00	19,30	92,20	51,00	165,10	92,20
1. 5. 1970	9,60	5,40	37,20	20,40	92,40	51,00	165,60	92,40
<b>Jugoslawien, Personen- und D-Züge (vom 1. 3. 1957 bis 31. 3. 1965 Personenzüge), Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1959	5,08	3,38	16,67	11,11	35,87	23,91	71,06	47,38
1. 4. 1961	5,50	3,67	19,46	12,97	42,30	28,20	84,80	56,40
1. 4. 1965	4,50 <sup>6)</sup>	3,60 <sup>6)</sup>	11,80 <sup>6)</sup>	8,70 <sup>6)</sup>	26,20 <sup>6)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	49,70 <sup>6)</sup>	36,80 <sup>6)</sup>
1. 8. 1965	2,80 <sup>6)</sup>	1,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	5,90 <sup>6)</sup>	17,80 <sup>6)</sup>	13,30 <sup>6)</sup>	34,00 <sup>6)</sup>	24,90 <sup>6)</sup>
1. 3. 1966	3,00 <sup>6)</sup>	2,00 <sup>6)</sup>	11,90 <sup>6)</sup>	8,00 <sup>6)</sup>	29,70 <sup>6)</sup>	19,80 <sup>6)</sup>	59,40 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>
1. 9. 1968	4,00 <sup>6)</sup>	2,70 <sup>6)</sup>	15,90 <sup>6)</sup>	10,60 <sup>6)</sup>	39,60 <sup>6)</sup>	26,40 <sup>6)</sup>	79,20 <sup>6)</sup>	52,80 <sup>6)</sup>
1. 11. 1969	3,80	2,60	15,00	10,00	37,30	24,90	74,50	49,70
1. 12. 1969	3,70	2,50	14,70	9,80	36,50	24,30	72,90	48,60
1. 5. 1970	3,60	2,40	14,30	9,60	35,80	23,90	71,60	47,70
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 3. 1957	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23	4,23
1. 4. 1965	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40

**A. Personenverkehr**  
**2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland**  
**DM**

Änderungsdatum	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Luxemburg, Einfache Fahrt</b>								
1. 3. 1969	7,40	4,90	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	7,50	5,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	8,00	5,40	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	8,30	5,60	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	7,90	5,30	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	7,70	5,20	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 3. 1965	14,80	9,80	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1965	15,00	10,00	—	—	—	—	—	—
1. 3. 1967	16,00	10,80	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1967	16,60	11,20	—	—	—	—	—	—
1. 11. 1969	15,70	10,60	—	—	—	—	—	—
1. 12. 1969	15,30	10,30	—	—	—	—	—	—
1. 5. 1970	15,40	10,40	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Personen- und D-Züge, ab 1. 12. 1962 Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 12. 1962	3,60	2,50	12,90	9,00	—	—	—	—
1. 10. 1963	3,90	2,70	13,60	9,10	—	—	—	—
1. 5. 1964	4,10	2,90	14,80	9,90	—	—	—	—
1. 4. 1965	4,50	3,20	16,20	10,80	—	—	—	—
1. 4. 1966	5,00	3,40	17,60	11,90	—	—	—	—
1. 2. 1967	5,30	3,60	18,80	12,60	—	—	—	—
20. 1. 1968	5,50	3,80	19,30	13,00	—	—	—	—
1. 1. 1969	5,90	4,10	19,40	13,10	—	—	—	—
1. 11. 1969	5,60	3,90	18,30	12,40	—	—	—	—
1. 12. 1969	5,50	3,80	17,90	12,10	—	—	—	—
1. 5. 1970	5,40	4,00	18,30	12,40	—	—	—	—
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 12. 1962	1,23	1,23	1,23	1,23	—	—	—	—
1. 10. 1963	2,45	2,45	2,45	2,45	—	—	—	—
1. 5. 1964	2,56	2,56	2,56	2,56	—	—	—	—
1. 2. 1967	2,30	2,30	2,30	2,30	—	—	—	—
1. 11. 1969	2,17	2,17	2,17	2,17	—	—	—	—
1. 12. 1969	2,12	2,12	2,12	2,12	—	—	—	—
1. 5. 1970	2,10	2,10	2,10	2,10	—	—	—	—
<b>Norwegen, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 9. 1960	5,82	3,88	23,28	15,52	58,21	38,81	87,32	58,21
1. 7. 1962	6,42	4,28	25,67	17,12	64,18	42,79	96,27	64,18
1. 5. 1966	6,50	4,40	26,80	18,30	65,60	43,90	98,10	65,60
1. 12. 1966	7,50	5,00	30,70	21,00	75,50	50,00	112,30	75,50
1. 9. 1967	7,70	5,20	31,90	21,60	77,90	52,30	115,90	77,90
1. 9. 1968	8,60	5,80	35,10	23,80	86,50	58,20	129,40	86,50
1. 11. 1969	8,20	5,50	33,00	22,50	81,40	54,80	121,70	81,40
1. 12. 1969	8,00	5,40	32,30	21,90	79,60	53,60	119,10	79,60
1. 5. 1970	8,00	5,30	32,30	21,90	79,80	53,70	119,40	79,80
<b>Österreich, Personenzüge, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1961	4,37	2,56	17,16	10,05	40,72	23,87	70,04	41,18
1. 8. 1966	5,70	3,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 1. 1969	7,40	4,60	21,80	13,70	50,80	31,80	88,70	55,50
1. 11. 1969	7,00	4,40	20,60	13,00	47,80	30,00	83,50	52,20
1. 12. 1969	6,90	4,30	20,10	12,60	46,80	29,30	81,60	51,10
1. 5. 1970	6,70	4,20	19,80	12,40	45,90	28,80	80,30	50,20
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 1. 1961	0,75	—	2,94	—	7,02	—	12,82	—
1. 1. 1964	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56
1. 8. 1966	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
1. 11. 1969	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23
1. 12. 1969	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
1. 5. 1970	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
<b>Schweden, Personenzüge, ab 1. 5. 1966 Personen- und D-Züge, Einfache Fahrt</b>								
1. 9. 1962	7,73	5,15	29,29	19,53	64,43	42,96	93,72	62,48
1. 10. 1964	8,17	5,45	31,51	21,01	67,69	45,12	98,03	65,35
1. 5. 1966	12,70 <sup>3)</sup>	9,80 <sup>3)</sup>	37,00 <sup>3)</sup>	26,00 <sup>3)</sup>	76,00 <sup>3)</sup>	52,00 <sup>3)</sup>	109,00 <sup>3)</sup>	74,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967	13,10 <sup>3)</sup>	10,00 <sup>3)</sup>	41,40 <sup>3)</sup>	28,90 <sup>3)</sup>	86,00 <sup>3)</sup>	58,60 <sup>3)</sup>	123,40 <sup>3)</sup>	83,60 <sup>3)</sup>
1. 1. 1968	10,00 <sup>3)</sup>	6,70 <sup>3)</sup>	41,80 <sup>3)</sup>	27,60 <sup>3)</sup>	64,60 <sup>3)</sup>	44,60 <sup>3)</sup>	136,20 <sup>3)</sup>	90,60 <sup>3)</sup>
1. 11. 1969	10,30 <sup>3)</sup>	6,90 <sup>3)</sup>	42,20 <sup>3)</sup>	28,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	63,60 <sup>3)</sup>	137,50 <sup>3)</sup>	91,70 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969	10,10 <sup>3)</sup>	6,80 <sup>3)</sup>	41,30 <sup>3)</sup>	27,60 <sup>3)</sup>	93,30 <sup>3)</sup>	62,20 <sup>3)</sup>	134,50 <sup>3)</sup>	89,70 <sup>3)</sup>
1. 5. 1970	10,80 <sup>3)</sup>	7,20 <sup>3)</sup>	43,20 <sup>3)</sup>	28,20 <sup>3)</sup>	100,70 <sup>3)</sup>	66,90 <sup>3)</sup>	144,60 <sup>3)</sup>	96,40 <sup>3)</sup>
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 9. 1962	12,18	8,12	46,86	31,24	101,92	67,95	148,78	99,19
1. 10. 1964	13,07	8,71	49,01	32,68	107,36	71,58	156,38	104,25
1. 5. 1966	21,80 <sup>3)</sup>	17,20 <sup>3)</sup>	59,90 <sup>3)</sup>	42,50 <sup>3)</sup>	122,40 <sup>3)</sup>	84,30 <sup>3)</sup>	175,50 <sup>3)</sup>	119,70 <sup>3)</sup>
1. 1. 1967	26,20 <sup>3)</sup>	20,00 <sup>3)</sup>	63,80 <sup>3)</sup>	43,60 <sup>3)</sup>	139,20 <sup>3)</sup>	95,40 <sup>3)</sup>	200,00 <sup>3)</sup>	136,00 <sup>3)</sup>
1. 1. 1968	19,80 <sup>3)</sup>	13,40 <sup>3)</sup>	66,20 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	155,20 <sup>3)</sup>	103,20 <sup>3)</sup>	222,00 <sup>3)</sup>	148,00 <sup>3)</sup>
1. 11. 1969	20,20 <sup>3)</sup>	13,80 <sup>3)</sup>	68,10 <sup>3)</sup>	45,20 <sup>3)</sup>	157,60 <sup>3)</sup>	105,20 <sup>3)</sup>	227,70 <sup>3)</sup>	151,60 <sup>3)</sup>
1. 12. 1969	19,70 <sup>3)</sup>	13,50 <sup>3)</sup>	66,70 <sup>3)</sup>	44,20 <sup>3)</sup>	154,20 <sup>3)</sup>	102,90 <sup>3)</sup>	222,90 <sup>3)</sup>	148,30 <sup>3)</sup>
1. 5. 1970	21,60 <sup>3)</sup>	14,40 <sup>3)</sup>	71,20 <sup>3)</sup>	47,60 <sup>3)</sup>	165,50 <sup>3)</sup>	110,20 <sup>3)</sup>	238,80 <sup>3)</sup>	159,00 <sup>3)</sup>
<b>Schnellzugzuschlag, Einfache Fahrt<sup>2)</sup></b>								
1. 9. 1962	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1. 10. 1964	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
1. 5. 1965	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
<b>Schweiz, Einfache Fahrt</b>								
1. 11. 1964	8,80	6,20	28,30	19,50	49,60	34,20	—	—
1. 1. 1967	9,20	6,20	29,40	19,70	51,60	34,40	—	—
1. 11. 1968	10,10	6,90	33,20	21,80	56,90	37,90	—	—
1. 11. 1969	9,50	6,60	31,30	20,60	53,60	35,70	—	—
1. 12. 1969	9,30	6,40	30,60	20,10	52,40	34,90	—	—
1. 5. 1970	9,20	6,20	30,10	19,80	51,60	34,40	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1. 11. 1964	13,20	9,10	42,20	29,20	74,10	51,30	—	—
1. 1. 1967	13,70	9,20	43,90	29,40	77,20	51,60	—	—
1. 11. 1968	15,20	10,10	49,30	33,20	85,80	56,90	—	—
1. 11. 1969	14,30	9,50	46,40	31,30	80,20	53,60	—	—
1. 12. 1969	14,00	9,30	45,40	30,60	78,50	52,40	—	—
1. 5. 1970	13,80	9,20	44,80	30,20	77,40	51,60	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40

A. Personenverkehr

2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

DM

Änderungsdatum	50 km			200 km			500 km			1000 km		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
<b>Portugal, Einfache Fahrt<sup>1)</sup></b>												
1. 9. 1955	2,94	2,79	2,06	11,74	11,16	8,22	29,36	27,89	20,55	—	—	—
1. 7. 1961	3,24	2,82	2,12	12,97	11,28	8,46	32,43	28,20	21,15	—	—	—
1. 8. 1963	3,36	2,24	—	13,44	8,96	—	33,60	22,40	—	—	—	—
1. 12. 1965	3,50	2,30	—	13,80	9,20	—	34,40	22,90	—	—	—	—
1. 5. 1968	3,90	2,60	—	15,40	10,30	—	38,40	25,60	—	—	—	—
1. 11. 1969	3,80	2,80	—	15,00	10,80	—	37,50	26,80	—	—	—	—
1. 12. 1969	3,70	2,70	—	14,70	10,50	—	36,70	26,20	—	—	—	—
1. 5. 1970	3,70	2,60	—	14,60	10,40	—	36,40	26,00	—	72,80	52,00	—
<b>Spanien, Einfache Fahrt<sup>1)</sup></b>												
10. 10. 1959	3,38	2,46	1,55	13,24	9,72	6,05	33,09	24,22	15,00	66,11	48,44	29,99
1. 12. 1965	3,30	2,40	1,50	12,80	9,40	5,90	32,00	23,40	14,50	63,80	46,80	29,00
1. 6. 1966	3,20	2,40	1,50	12,70	9,30	5,90	31,70	23,30	14,50	63,60	46,70	29,10
1. 10. 1966	3,30	2,30	1,50	13,20	9,40	6,10	32,80	23,40	15,10	65,80	47,00	30,20
1. 9. 1967	3,60	2,40	1,70	14,60	9,70	6,70	36,30	24,20	16,50	72,90	48,70	33,10
1. 12. 1967	3,10	2,10	1,50	12,70	8,50	5,80	31,60	21,10	14,40	63,50	34,30	28,80
1. 11. 1969	3,00	2,00	1,50	12,00	8,10	5,50	29,80	19,90	13,60	59,80	29,80	27,20
1. 12. 1969	2,90	2,00	1,40	11,70	7,90	5,40	29,10	19,50	13,30	58,50	39,00	26,50
1. 5. 1970	2,80	1,90	—	11,40	7,70	—	28,50	19,00	—	57,20	38,20	—

3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr in DM<sup>2)</sup>

Stand: 1. Juni 1970

Fahrtroute von—nach	km	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	306	64,90	51,40	129,80	102,80
Hoek van Holland—Emmerich (Gr.)/Venlo (Gr.)	189	19,80	14,10	39,60	28,20
Emmerich (Gr.)/Venlo (Grenze)—Passau	780	94,60	63,00	159,00	106,00
Passau—Wien West	298	31,10	20,40	62,20	40,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1573</b>	<b>210,40</b>	<b>148,90</b>	<b>390,60</b>	<b>277,80</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover/Folkestone	126	17,10	11,30	34,20	22,60
Dover/Folkestone—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	65,10	47,10	130,20	94,20
Aachen Süd (Grenze)—Passau	758	90,00	60,00	156,00	104,00
Passau—Wien West	298	31,10	20,40	62,20	40,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1570</b>	<b>203,30</b>	<b>138,80</b>	<b>382,60</b>	<b>261,60</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	61,70	40,90	123,40	81,80
Kehl (Grenze)—Salzburg	561	70,60	47,00	123,00	82,00
<b>Insgesamt</b>	<b>1073</b>	<b>132,30</b>	<b>87,90</b>	<b>246,40</b>	<b>163,80</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	30,20	20,10	60,40	40,20
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	174	22,90	15,40	45,80	30,80
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	88,60	59,00	150,00	100,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	366	45,70	30,30	73,00	48,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1500</b>	<b>187,40</b>	<b>124,80</b>	<b>329,20</b>	<b>219,80</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	61,70	40,90	123,40	81,80
Kehl (Grenze)—Cheb (Grenze)	507	66,00	44,00	117,00	78,00
Cheb (Grenze)—Prag	230	37,80	25,30	75,60	50,60
<b>Insgesamt</b>	<b>1249</b>	<b>165,50</b>	<b>110,20</b>	<b>316,00</b>	<b>210,40</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Venlo (Grenze)	174	19,20	13,70	38,40	27,40
Venlo (Grenze)—Basel Bad. Bf.	607	76,60	51,00	132,00	83,00
Basel Bad. Bf.—Bern	117	22,80	15,20	34,20	23,00
<b>Insgesamt</b>	<b>898</b>	<b>118,60</b>	<b>79,90</b>	<b>204,60</b>	<b>138,40</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	20,30	13,60	40,60	27,20
Aachen Süd (Grenze)—Basel Bad. Bf.	597	76,60	51,00	132,00	88,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,70	28,10	62,60	41,80
Chiasso/Iselle fr.—Rom	687	63,60	35,40	127,20	70,80
<b>Insgesamt</b>	<b>1767</b>	<b>202,20</b>	<b>128,10</b>	<b>362,40</b>	<b>227,80</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Puttgarden Mitte See	238	34,80	23,30	55,60	37,00
Puttgarden Mitte See—Kufstein	1115	123,00	82,00	193,00	132,00
Kufstein—Innsbruck	73	11,80	8,20	23,60	16,40
<b>Insgesamt</b>	<b>1426</b>	<b>169,60</b>	<b>113,50</b>	<b>272,20</b>	<b>185,40</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	366	45,70	30,30	73,00	48,80
Flensburg (Grenze)—Salzburg	1154	129,00	86,00	204,00	136,00
Salzburg—Jesnice (Grenze)	219	23,80	15,70	47,60	31,40
Jesnice (Grenze)—Belgrad	629	46,50	31,00	93,00	62,00
<b>Insgesamt</b>	<b>2368</b>	<b>245,00</b>	<b>163,00</b>	<b>417,60</b>	<b>278,20</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjø (Grenze)	170	27,70	18,80	55,40	37,60
Kornsjø (Grenze)—Lübeck—Travemünde Hafen	748	138,10	104,30	222,20	167,00
Lübeck—Travemünde—Basel Bad. Bf.	945	111,00	74,00	183,00	122,00
Basel Bad. Bf.—Chiasso/Iselle fr.	330	41,70	28,10	62,60	41,80
Chiasso/Iselle fr.—Mailand	55	5,40	3,00	10,80	6,00
<b>Insgesamt</b>	<b>2248</b>	<b>323,90</b>	<b>228,20</b>	<b>534,00</b>	<b>374,40</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	614	118,00	78,40	194,20	129,60
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Puttgarden Mitte See	262	38,90	26,00	61,60	41,20
Puttgarden Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	736	88,60	59,00	150,00	100,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	174	22,90	15,40	45,80	30,80
Jeumont (Grenze)—Paris	241	30,20	20,10	60,40	40,20
<b>Insgesamt</b>	<b>2027</b>	<b>298,60</b>	<b>198,90</b>	<b>512,00</b>	<b>341,80</b>

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen s. S. 40

## B. Güterverkehr

### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen (Entfernung 150 km)

Nach Änderungsdaten

DM je 100 kg

Geltungsdauer der Güterklasseneinteilung	Regeltarif														Ausnahmetarif		
	für die Güterklassen <sup>*)</sup>										für die Montangüterklassen						
	A	B	C	D	Dk <sup>*)</sup>	E	F	Fk <sup>*)</sup>	G	Gk <sup>*)</sup>	(C)	(D)	(F)	(Fk <sup>*)</sup> )	6 B 1 (Kohlen <sup>*)</sup> )	1 B 34 (Grubenholz <sup>*)</sup> )	
	A/B		C/D			E		F		G	Gk <sup>*)</sup>	I	II	III			IV
ab 15. 3. 66		A			B		C		Ck <sup>*)</sup>	I		II/III		IV	V		
<b>5 t - Klasse</b>																	
16. 8. 1948	2,45	2,20	1,96	1,74	1,63	1,57	1,27	1,19	1,09	1,03	1,96	1,74	1,27	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,98	1,85	1,83	1,80	1,68	1,69	1,43	1,33	1,26	1,18	1,83	1,80	1,43	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,29	2,14	2,10	2,05	1,92	1,91	1,62	1,50	1,41	1,32	2,10	2,05	1,62	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,86	2,63	2,54	2,44	2,23	2,23	1,88	1,74	1,62	1,52	2,54	2,44	1,88	1,74	—	—	
5. 8. 1952	3,06	2,81	2,72	2,61	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,72	2,61	2,01	1,86	—	—	
1. 8. 1953	2,44	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39	2,01	1,86	1,73	1,63	2,39	2,39	2,01	1,86	—	—	
1. 2. 1958	2,98		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
6. 7. 1960	3,14		2,98			2,76	2,51		2,22	2,07	2,97	2,95	2,51	2,49	2,43	—	—
15. 10. 1962	3,36		3,20			2,96	2,67		2,22	2,01	3,18	3,17	2,67	2,66	2,59	—	—
1. 8. 1964	3,42		3,23			3,06	2,83		2,62	2,46	2,72	2,69	2,38	2,37	2,30	—	—
15. 3. 1966			3,85			3,48		3,21	3,00	3,48	3,16		3,14	3,04	—	—	
1. 1. 1968			3,56			3,23		2,97	—	3,22	2,92		2,92	3,02	—	—	
1. 5. 1970			3,92			3,54		3,28	—	3,54	3,22		3,22	3,34	—	—	
<b>10 t - Klasse</b>																	
16. 8. 1948	2,34	2,10	1,83	1,58	1,49	1,33	1,08	1,01	0,87	0,82	1,83	1,58	1,08	1,19	—	—	
1. 1. 1950	1,89	1,77	1,72	1,64	1,54	1,43	1,21	1,13	1,00	0,94	1,72	1,64	1,21	1,33	—	—	
1. 1. 1951	2,20	2,06	1,99	1,89	1,73	1,65	1,40	1,30	1,15	1,08	1,99	1,89	1,40	1,50	—	—	
15. 10. 1951	2,75	2,53	2,41	2,25	2,12	1,93	1,62	1,51	1,32	1,24	2,41	2,25	1,62	1,74	—	—	
5. 8. 1952	2,94	2,71	2,58	2,41	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,58	2,41	1,73	1,86	—	—	
1. 8. 1953	2,35	2,27	2,24	2,17	2,07	2,07	1,73	1,62	1,41	1,33	2,24	2,17	1,73	1,86	—	—	
1. 2. 1958	2,69		2,56			2,36	2,00		1,67	1,56	2,54	2,53	2,00	1,99	1,94	—	—
1. 8. 1964	2,52		2,38			2,25	2,09		1,93	1,82	2,04	2,02	1,79	1,78	1,73	—	—
15. 3. 1966			2,63			2,37		2,19	2,05	2,61	2,37		2,36	2,28	—	—	
1. 1. 1968			2,43			2,21		2,03	—	2,42	2,19		2,19	2,27	—	—	
1. 5. 1970			2,67			2,42		2,24	—	2,66	2,42		2,42	2,51	—	—	
<b>15 t - Klasse</b>																	
16. 8. 1948	2,23	2,00	1,71	1,44	1,35	1,20	0,98	0,91	0,78	0,73	1,71	1,44	0,98	0,91	0,80	1,82	
1. 1. 1950	1,80	1,69	1,60	1,49	1,39	1,30	1,10	1,02	0,91	0,84	1,60	1,49	1,10	1,02	0,89	1,53	
1. 1. 1951	2,11	1,98	1,87	1,74	1,63	1,52	1,29	1,19	1,06	0,98	1,87	1,74	1,29	1,19	1,06	1,73	
15. 10. 1951	2,64	2,44	2,26	2,07	1,94	1,73	1,50	1,38	1,22	1,13	2,26	2,07	1,50	1,38	1,23	1,99	
5. 8. 1952	2,82	2,61	2,42	2,21	1,90	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,42	2,21	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 8. 1953	2,25	2,19	2,10	1,99	1,90	1,90	1,61	1,48	1,31	1,21	2,10	1,99	1,61	1,48	1,32	2,13	
1. 2. 1958	2,35		2,24			2,07	1,75		1,46	1,36	2,23	2,22	1,75	1,74	1,70	1,46	2,49
1. 8. 1964	1,89		1,79			1,69	1,56		1,45	1,36	1,79	1,76	1,56	1,55	1,51	1,29	2,49
15. 3. 1966			1,93			1,74		1,61	1,50	1,91	1,74		1,73	1,67	1,29	2,49	
1. 1. 1968			1,78			1,62		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,66	1,28	2,52	
1. 5. 1970			1,96			1,77		1,64	—	1,95	1,77		1,77	1,84	1,36	2,64	
<b>20 t - Klasse<sup>*)</sup></b>																	
1. 2. 1958	2,24		2,13			1,97	1,67		1,39	1,30	2,12	2,11	1,67	1,66	1,62	1,46	2,37
1. 8. 1964	1,80		1,70			1,61	1,49		1,38	1,30	1,70	1,68	1,49	1,48	1,44	1,29 <sup>*)</sup>	2,37
15. 3. 1966			1,84			1,66		1,53	1,43	1,83	1,66		1,65	1,60	1,29	2,37	
1. 1. 1968			1,70			1,54		1,42	—	1,69	1,53		1,53	1,59	1,28	2,40	
1. 5. 1970			1,87			1,69		1,56	—	1,86	1,69		1,69	1,75	1,36	2,52	
<b>25 t - Klasse<sup>*)</sup></b>																	
15. 3. 1966			1,75			1,58		1,46	1,36	1,74	1,58		1,57	1,52	1,29	2,37	
1. 1. 1968			1,62			1,47		1,35	—	1,61	1,46		1,46	1,51	1,28	2,29	
1. 5. 1970			1,78			1,61		1,49	—	1,77	1,61		1,61	1,67	1,36	2,40	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40/41

B. Güterverkehr

2. Frachten des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut (Entfernung 150 km)

DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	15. 3. 1966 <sup>1)</sup>	1. 1. 1968 <sup>1)</sup>	1. 6. 1970 <sup>2)</sup>
50 kg .....	2,50	3,10	4,00	4,40	5,20	6,10	7,50	7,00	7,60
100 kg .....	4,50	5,60	7,30	7,90	9,10	10,40	12,00	11,20	12,10
250 kg .....	10,50	13,10	17,00	18,70	20,20	22,80	24,80	23,10	24,90
500 kg .....	18,60	22,80	28,50	32,00	34,20	38,10	40,90	38,40	41,50
750 kg .....	27,20	33,30	41,60	44,30	47,10	52,20	55,70	51,70	55,90
1 000 kg .....	31,90	38,30	46,00	53,80	57,10	63,00	66,70	62,00	67,00
1 500 kg .....	47,40	56,90	68,30	74,40	78,80	86,60	91,10	84,80	91,50

3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten

Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>2)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Weizen <sup>4)</sup>		Kartoffeln	Apfelsinen	FrISCHE FISCHE	SCHWEINE-SCHMALZ	Kaffee, roh			Tabak, roh			Pflz. u. tier. Öle, Fette <sup>5)</sup>
	von	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg	Bremerh. Fischereihafen		Hamburg						
Strecke	Bamberg	Augsburg	Essen Hbf	Düsseldorf	Frankfurt (M) Hbf	Mannheim	Frankfurt (M)	Viersen	Hannover	Trier	München	Dissen-Bad Rothenf.	
Strecke in km	208	739	229	387	493	588	507	402	162	592	797	254	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	A <sup>6)</sup> b)	437 b)	431 b)	445 b)	Frz <sup>6)</sup> a) (10 t-Kl.) <sup>7)</sup>	A <sup>6)</sup> b)		485 b)	A <sup>6)</sup> b)	485 b) (15 t-Kl.) <sup>8)</sup>	A <sup>6)</sup> b)	A <sup>6)</sup> b)	
1958 D Febr./Dez.	27,40	37,60 <sup>9)</sup>	14,30	20,10	52,83 <sup>10)</sup>	58,70	58,90	26,00 <sup>11)</sup>	25,26 <sup>10)</sup>	35,45 <sup>10)</sup>	56,59 <sup>10)</sup>	28,70	
1959 D	27,40	37,60	14,30	19,83	46,95	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1960 D	27,40	37,60	14,70	19,00	45,15	58,70	53,90	26,00	25,30	36,90	58,50	28,70	
1961 D	27,40	37,60	16,70	19,00	46,60	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	57,40	28,70	
1962 D	22,44	33,93	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	55,15	28,70	
1963 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	58,70	53,90	25,00	25,30	35,80	52,00	28,70	
1964 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	52,58	48,36	25,00	23,22	35,80	52,00	26,08	
1965 D	15,50	28,80	16,70	19,00	46,50	44,00	40,60	25,00	20,30	35,80	52,00	22,40	
1966 D	15,50 <sup>11)</sup>	28,80	16,70 <sup>11)</sup>	19,00	48,27	42,40 <sup>11)</sup>	39,20 <sup>11)</sup>	25,00	20,54	35,80	52,32	21,70 <sup>11)</sup>	
1967 D	16,60	29,60 <sup>9)</sup>	17,80	20,50 <sup>11)</sup>	60,10	42,40	39,20	26,30 <sup>11)</sup>	20,60	38,50	52,40	21,70	
1968 D	15,40	27,40	16,50	19,00	54,93	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 D	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1969 Okt.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Nov.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Dez.	15,40	27,40	16,50	19,00	49,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
1970 Jan.	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Febr.	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
März	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
April	15,40	27,40	16,50	19,00	50,80	39,30	36,30	24,40	19,10	36,50	48,60	20,10	
Mai	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	
Juni	17,00	29,10	17,30	20,10	55,30	43,20	39,90	25,60	21,00	38,40	53,50	26,00	

Ware	Grubenholz		Faserholz		Faserholz, Papierholz	Stammholz über 1,5 m lang			Schnittholz	Holzzellstoff mit mehr als 40% Wassergehalt		Wolle	Baumwolle
	von	Battenberg	Hinzerath	Kleinengstingen	Pfüllendorf	Bruchsal	Hamburg	Hüfingen	Aschaffenburg Hbf	Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Bremen		
Strecke	Dortmund Hbf		Langenbrand-Bernersbach		Mh.-Sandh. Zellst.-Fabr.	Karlstadt (M)	Göppingen	Bergisch-Gladbach	Wuppertal-Beyenburg	Weingarten (Württ.)	Eitorf	Rheine	
Strecke in km	400	144	261	140	331	199	716	485	278	323	354	163	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	104 c)	C <sup>9)</sup> c)	102 c)	C <sup>6)</sup> c)	103 c)	B <sup>6)</sup> c)	106 <sup>6)</sup> c)	B <sup>6)</sup> c)	B <sup>6)</sup> b)	A <sup>6)</sup> b)	462 b) (15 t-Kl.) <sup>12)</sup>	461 b)	
1958 D Febr./Dez.	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,60 <sup>13)</sup>	16,50 <sup>10)</sup>	
1959 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,80	16,50	
1960 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	27,72	16,50	
1961 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	43,50	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50	
1962 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	35,55	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50	
1963 D	23,20	13,60	18,40	13,30	19,40	20,80	27,60	40,40	26,20	38,10	26,80	16,50	
1964 D	23,20	13,52	18,40	13,22	19,40	19,76	27,60	38,15	24,70	34,39	26,80	16,50	
1965 D	23,20	13,40	18,40	13,10	19,40	18,30	27,60	35,00	22,60	29,20	26,80	16,50	
1966 D	24,10 <sup>11)</sup>	14,20 <sup>11)</sup>	19,30 <sup>11)</sup>	13,90 <sup>11)</sup>	19,20 <sup>11)</sup>	19,40 <sup>11)</sup>	27,60	34,10 <sup>11)</sup>	22,60 <sup>11)</sup>	29,90 <sup>11)</sup>	27,00	15,83	
1967 D	24,10	14,20	19,30	13,90	19,20	19,40	27,60 <sup>11)</sup>	34,10	24,10	29,90	29,20	16,23	
1968 D	22,03	13,20	17,83	12,90	17,58	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30	
1969 D	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	26,77	15,30	
1969 Okt.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	27,10	15,30	
Nov.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
Dez.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
1970 Jan.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
Febr.	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
März	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
April	21,20	13,20	17,00	12,90	16,90	18,00	25,60	31,70	22,30	27,80	25,10	15,30	
Mai	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20	
Juni	23,40	14,50	18,80	14,20	18,70	19,80	27,10	34,80	24,60	30,50	26,60	16,20	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41



B. Güterverkehr

3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten  
 Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>1)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Häute u. Felle	Ton, roh	Kalkstein		Schwefelkies	Kalk, kohlen-saurer	Stein- u. Siedesalz	Eisen- und Manganerz				Schwefelkies-abbrände Duisburg-Hochfeld-Süd Hagen-Harkortens-Hüttenw.			
			Dornap-Hahnen-furth	Flanders-bach				Regensburg Hbf	Hameln	Regensburg Donau-Umschl.-St.	Peine		Aumenau	Emden	
															Oberhausen
von	Hamburg	Siershahn	Hütte	West	Meggens (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regens-burg Hbf	Hameln	Regens-burg Hbf	Hameln	Hameln	Hameln	Hameln	Hameln
nach	Wein-heim (Bergstr.)	Lübeck-Dänisch-burg	Hütte	West	Meggens (Westf.)	Regens-burg Hbf	Hameln	Regens-burg Hbf	Hameln	Regens-burg Hbf	Hameln	Hameln	Hameln	Hameln	Hameln
Strecke in km	569	578	50	34	122	136	209	71	33	217	230	69			
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	472 b)	C <sup>2)</sup> c)	140 b)	156 <sup>2)</sup> b)	237 <sup>2)</sup> c)	320 b)	B <sup>2)</sup> b)	230 c)	238 <sup>2)</sup> c)	238 c)	242 <sup>2)</sup> c)	230 c)			
1958 D Febr./Dez.	35,60	32,30	7,10	5,70	9,22	6,10	21,30	8,23 <sup>4)</sup>	3,27 <sup>4)</sup>	7,94 <sup>4)</sup>	5,45 <sup>4)</sup>	8,03 <sup>4)</sup>			
1959 D	35,60	32,30	7,10	5,70	8,00	6,10	21,30	8,30	3,30	8,00	5,09	8,10			
1960 D	33,93	32,30	7,10	5,70	8,00	6,26	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10			
1961 D	31,60	32,30	7,10	5,70	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10			
1962 D	31,60	32,30	7,10	4,95	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10			
1963 D	31,60	32,30	7,10	4,80	8,00	8,00	21,30	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10			
1964 D	31,60	32,05	7,10	4,80	8,00	8,00	20,22	8,30	3,30	8,00	4,80	8,10			
1965 D	31,60	31,70	7,10	4,80	8,00	8,00	18,70	8,01	3,24	7,70	4,68	8,10			
1966 D	31,60	33,70 <sup>5)</sup>	7,10 <sup>5)</sup>	4,60 <sup>5)</sup>	8,50 <sup>5)</sup>	9,90 <sup>5)</sup>	19,90 <sup>5)</sup>	7,80 <sup>5)</sup>	3,20 <sup>5)</sup>	7,50 <sup>5)</sup>	4,60 <sup>5)</sup>	8,10 <sup>5)</sup>			
1967 D	32,90 <sup>5)</sup>	33,70	7,10	4,18	8,50	9,90	19,90	8,40	3,20	7,50	4,80	8,70			
1968 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,70	9,20	18,50	8,30	3,23	7,60	4,80	8,10			
1969 D	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1969 Okt.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1969 Nov.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1969 Dez.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1970 Jan.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1970 Febr.	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1970 März	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1970 April	30,50	31,20	6,70	3,90	7,40	9,20	18,50	8,30	3,40	8,10	4,80	8,10			
1970 Mai	32,30	34,30	7,10	4,10	7,40	9,20	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90			
1970 Juni	32,30	34,30	7,10	4,10	8,60	9,80	20,30	9,10	3,60	8,60	5,10	8,90			

Ware	Stahl-schrott	Steinkohlen <sup>6)</sup>				Steinkohlen,-briketts u. -koks <sup>6)</sup>		Steinkohlen und -koks <sup>6)</sup>		Braun-kohle, roh	Braunkohlen-briketts	
		Reckling-hausen Ost	Alsdorf (Kr. Aachen)		Gelsenkirchen		Oberaden	Herne	Nieder-außem		Frechen	
			Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost	Hbf	Schalke					Hamm (Westf.)	Hamburg
von	Hamm (Westf.)	Groß-krotzen-burg	Techn. Werke Stuttgart I <sup>7)</sup>	Stuttgart Ost II <sup>7)</sup>	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldor-f-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	
nach	Ober-hausen Hbf	Groß-krotzen-burg	Mannheim-Rheinau	Stuttgart Ost II <sup>7)</sup>	Siegen	Hamburg	Salzgitter Hütte-Nord	Peine	Düsseldor-f-Reisholz	Hamm (Westf.)	Hamburg	
Strecke in km	77	283	320	456	139	347	248	266	52	145	439	
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	IV <sup>2)</sup> c)		193 <sup>2)</sup> c)		180 c)	185 c)	192 c)		180 c)	180 c)	186 c)	
1958 D Febr./Dez.	10,70	21,44 <sup>4)</sup>	22,54 <sup>4)</sup>	27,51 <sup>4)</sup>	27,51 <sup>4)</sup>	13,80 <sup>4)</sup>	19,05 <sup>4)</sup>	9,73 <sup>4)</sup>	10,31 <sup>4)</sup>	6,64 <sup>4)</sup>	14,19 <sup>4)</sup>	21,94 <sup>4)</sup>
1959 D	10,60	21,60	22,70	27,70	27,70	13,90	19,20	9,80	10,40	6,70	14,30	22,10
1960 D	10,60	20,65	21,70	26,50	26,50	13,80	18,35	10,13	10,68	6,70	14,30	22,10
1961 D	10,60	19,70	20,70	25,30	25,30	12,70	17,50	9,51	10,08	6,70	14,30	22,10
1962 D	10,60	17,70	16,54	21,38	19,85	11,45	16,92	9,13	9,73	6,20	12,88	21,68
1963 D	10,60	17,30	9,80	18,68	13,85	11,20	16,10	9,00	9,60	6,10	12,60	21,10
1964 D	10,18	17,45	9,58	19,35	13,85	11,35	16,25	9,08	9,68	6,10	12,60	21,10
1965 D	9,60	10,24	9,60	18,50	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1966 D <sup>5)</sup>	10,10	9,40	9,60	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1967 D	10,10	9,40	9,43	18,40	13,90	11,40	16,30	9,10	9,70	6,10	12,60	21,10
1968 D	9,40	9,21	9,27	18,53	13,96	11,30	16,20	9,10	9,62	6,00	12,50	20,90
1969 D	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1969 Okt.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1969 Nov.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1969 Dez.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1970 Jan.	9,40	9,10	9,20	18,60	14,00	11,30	16,20	9,10	9,60	6,00	12,50	20,90
1970 Febr.	9,40	11,31	11,41	21,71	16,84	11,91	17,08	9,58	10,14	6,00	12,50	20,90
1970 März	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90
1970 April	9,40	11,50	11,60	22,10	17,10	12,20	17,50	9,80	10,40	6,00	12,50	20,90
1970 Mai	10,40	11,59	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20
1970 Juni	10,40	11,90	11,60	22,10	17,10	12,90	18,60	10,00	10,70	6,40	13,30	22,20

Ware	Erdöl, roh	Benzin (VK)			Dieselkraftstoff (DK)			Heizöl				Benzol
		Spellen (Nieder-rhein)	Karlsruhe-Knielinggen	Ingolstadt Nord	Mainz-Gustavs-burg	Godorf Shell	Karlsruhe-Knielinggen	leicht (HL)		schwer (HS)		
								Köln Esso	Ingolstadt Nord	Erngaden	Ingolstadt Nord	
von	Barnstorf (Han.)	Kassel-Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel-Unterstadt	Würzburg Hbf	Baienfurt	Würzburg Hbf	Bochum-Langendreer
nach	Holt-hausen (Ems)	Kassel-Unterstadt	Stuttgart Hafen	Würzburg Hbf	Stuttgart Hafen	Osnabrück	Stuttgart Hafen	Kassel-Unterstadt	Würzburg Hbf	Baienfurt	Würzburg Hbf	Duisburg Hbf
Strecke in km	153	282	107	192	212	214	107	289	192	221	192	42
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	370 d)	A <sup>2)</sup> d)	386 d)	382 d)	B <sup>2)</sup> d)	401 d)	386 d)	B <sup>2)</sup> d)	382 d)	B <sup>2)</sup> d)	382 d)	A <sup>2)</sup> d)
1958 D Febr./Dez.	7,48 <sup>4)</sup>	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1959 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1960 D	7,50	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1961 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1962 D	6,60	31,20	—	—	18,70	18,70	—	22,80	—	19,30	—	7,30
1963 D	6,60	31,20	6,20	—	18,70	18,70	6,20	22,80	—	19,30	—	7,30
1964 D	6,60	28,28	6,20	13,62	17,74	17,74	6,20	21,51	12,82	19,30	15,95	6,88
1965 D	6,60	24,20	6,20	9,60	16,40	13,75	6,20	19,70	8,80	19,30	15,60	6,30
1966 D <sup>5)</sup>	6,60 <sup>4)</sup>	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1967 D	6,60	23,40	6,20	9,60	17,40	9,00	6,20	20,90	8,80	17,90	15,60	6,50
1968 D	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 D	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 Okt.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 Nov.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1969 Dez.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1970 Jan.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1970 Febr.	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1970 März	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1970 April	6,20	21,70	5,80	9,00	16,20	8,40	5,80	19,50	8,20	16,70	14,60	6,20
1970 Mai	6,20	23,90	5,80	9,00	17,80	8,40	5,80	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80
1970 Juni	6,20	23,90	6,40	9,00	17,80	8,40	6,40	21,40	8,20	18,30	14,60	6,80

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

## B. Güterverkehr

### 3. Wagenladungsfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten Volle Wagenladungen, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>1)</sup>

DM je 1000 kg

Ware	Schwefelsäure	Thomasphosphat	Glühphosphat	Ammonitrat	Kalkgebrannt	Zement	Roheisen in Masseln	Halbzeug <sup>a)</sup>	Walzdraht aus Stahl	Stab- u. Formstahl unbearb.	Bleche u. Platten aus Stahl	Röhren
	Duisburg-Hochfeld-Süd	Braunschweig Hgbf	Brunsbüttelkoog	Ludwigshafen (Rh.) BASF	Flandersbach	W.-Biebrich Industrie-Bahnhof	Gelsenkirehen	Dortmund	Duisburg Hbf	Oberhausen Hbf	Braunschweig Hgbf	Düsseldorf-Grafenberg
Strecke nach	Hagen Hbf	Kiel Hgbf	Sehnde	Bamberg	Oberhausen West	Bad König	Duisburg	Iserlohn	Hamm (Westf.)	Osnabrück	Hamburg Hgbf	Herford
Strecke in km	64	284	265	267	34	76	26	38	85	134	182	180
Regelklasse bzw. Ausnahmetarif	B <sup>3)</sup> d)	320 b)	326 <sup>3)</sup> b)	320 b)	156 <sup>3)</sup> b)	B <sup>3)</sup> b)	288 <sup>3)</sup> c)		I <sup>3)</sup> c)		A <sup>3)</sup> c)	
1958 D Febr./Dez.	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,80	6,90	14,00	19,80	25,10	24,50
1959 D	9,60	16,10	17,40	17,40	6,40	10,40	5,26	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1960 D	9,25	16,26	17,45	17,43	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1961 D	7,90	18,00	17,70	17,70	6,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1962 D	7,90	18,00	14,62	17,70	5,57	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1963 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,40	10,40	5,20	6,40	13,70	19,50	25,10	24,50
1964 D	7,90	18,00	14,00	17,70	5,30	10,03	5,20	6,40	12,66	17,92	22,93	22,42
1965 D	7,75	18,00	14,00	17,70	5,10	9,50	5,20	6,40	11,20	15,70	19,90	19,50
1966 D <sup>4)</sup>	7,70	19,00	14,00 <sup>5)</sup>	18,80	5,40	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1967 D	7,70	19,00	14,00	18,80	4,65	10,10	5,20	6,40	11,50	16,10	20,40	20,00
1968 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 D	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 Okt.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 Nov.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1969 Dez.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 Jan.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 Febr.	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 März	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 April	7,10	17,60	13,10	17,40	4,30	9,30	5,10	6,20	10,70	14,90	18,90	18,50
1970 Mai	7,80	17,60	13,10	17,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40
1970 Juni	7,80	18,70	13,90	18,40	4,50	10,20	5,40	6,60	11,70	16,40	20,80	20,40

### 4. Containerfrachten, berechnet nach den Sätzen der 25 t-Gewichtsklasse<sup>1)</sup>

DM je 1000 kg<sup>2)</sup> (beladen)

Ware	Flaschen		Maschinen			
	von	Immigrath	Bremen		Amsterdam	
Strecke nach	Bremen Zollausschluß	Amsterdam	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg	Frankfurt (M) Ost	Ludwigsburg
Strecke in km	302	236	436	604	459	605
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	493 c)		493 c)		9145 c)	
1958 D Febr./Dez.	16,40	23,70	48,60	59,80	49,00	60,70
1959 D	16,40	23,70	48,60	59,80	49,00	60,70
1960 D	16,22	24,10 <sup>4)</sup>	48,60	59,80	48,80 <sup>4)</sup>	59,70 <sup>4)</sup>
1961 D	16,20	24,10	48,60	59,80	48,80	59,70
1962 D	15,63	24,50	48,60	59,80	49,20	60,10
1963 D	14,50	25,30	48,60	59,80	50,00	60,90
1964 D	14,50	26,05	43,68	53,55	50,75	61,65
1965 D	14,50	25,50	36,80	44,80	43,80	51,40
1966 D <sup>4)</sup>	14,50	25,30	35,50	43,10	42,80	50,10
1967 D	14,50	25,30	35,50	43,10	42,80	50,10
1968 D	14,51	20,79	27,59	33,72	33,77	39,42
1969 D	15,30	17,58	25,80	29,30	27,49	32,18
1970 Januar	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
1970 Februar	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
1970 März	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
1970 April	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
1970 Mai	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40
1970 Juni	15,30	16,80	23,80	29,30	26,70	31,40

## II. Straßenverkehr

### Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

#### A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut (Entfernung 261—264 km)

in DM je Sendung

Gewichtsstufen	Änderungsdatum								
	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	1. 2. 1958	1. 11. 1960	1. 2. 1963	14. 3. 1966	1. 1. 1968	1. 6. 1970
50 kg	3,60	4,50	5,90	6,40	7,40	8,50	10,00	9,30	10,00
100 kg	6,90	8,60	11,20	11,90	13,50	15,30	16,90	15,70	17,00
250 kg	16,70	20,90	27,20	28,90	30,90	34,40	36,50	33,90	39,30
500 kg	29,70	36,40	45,50	49,60	52,40	57,90	60,70	56,70	61,20
750 kg	43,30	53,00	66,30	68,60	72,20	79,20	82,70	76,90	83,00
1 000 kg	51,00	61,10	73,30	83,20	87,30	95,60	99,20	92,00	100,00
1 500 kg	75,60	90,75	108,90	114,75	120,30	131,10	135,80	126,00	136,20

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41

B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen (Entfernung 261—264 km)

in DM je 100 kg

Geltungsdauer der Gütereinteilung	Wagenladungsklasse													
	für Regelklassengüter (ohne Montangüter)										für Montangüter			
	A	B	C	D	DK <sup>1)</sup>	E	F	FK <sup>1)</sup>	G	GK <sup>1)</sup>	(C)	(D)	(F)	FK <sup>1)</sup>
A/B		C/D		D	F		G		I	II	III	IV	V	
ab 14. 3. 1966	A/B		C/D			F				I/II		III/IV/V		
5 t-Klasse														
1. 1. 1950	3,08	2,89	2,83	2,77	2,60	2,57	2,17	2,03	1,88	1,75	2,86	2,77	2,17	2,03
1. 1. 1951	3,49	3,28	3,19	3,11	2,92	2,86	2,41	2,26	2,08	1,94	3,19	3,11	2,41	2,26
15. 10. 1951	4,36	4,93	3,86	3,70	3,47	3,35	2,80	2,62	2,39	2,23	3,86	3,70	2,80	2,62
5. 8. 1952	4,67	4,31	4,13	3,96		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	4,13	3,96	3,00	2,80
1. 8. 1953	3,73	3,62	3,59	3,58		3,58	3,00	2,80	2,56	2,39	3,59	3,58	3,00	2,80
1. 7. 1955	3,73		3,62	3,59	3,58	3,58	3,00		2,56		3,59	3,58	3,00	
1. 2. 1958	4,28			4,28		3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51
1. 11. 1960	4,52			4,28		3,95	3,57		3,12		4,28	4,28	3,57	3,51
8. 4. 1963	4,87			4,60		4,25	3,83		3,11		4,28	4,28	3,57	3,51
14. 3. 1966 <sup>a)</sup>	5,70			5,56		5,15	4,87				5,56		4,87	
1. 1. 1968 <sup>a)</sup>	(5,42—5,70)			(5,28—5,56)		(4,89—5,15)	(4,63—4,87)				(5,28—5,56)		(4,63—4,87)	
1. 5. 1970 <sup>b)</sup>	5,28			5,15		4,77	4,51				5,15		4,51	
	(5,02—5,28)			(4,89—5,15)		(4,52—4,77)	(4,28—4,51)				(4,89—5,15)		(4,28—4,51)	
	5,94			5,80		5,36	5,07				5,80		5,07	
	(5,58—6,30)			(5,45—6,15)		(5,04—5,68)	(4,77—5,37)				(5,45—6,15)		(4,77—5,37)	
10 t-Klasse														
1. 1. 1950	2,94	2,76	2,63	2,54	2,38	2,17	1,84	1,71	1,47	1,38	2,63	2,54	1,84	1,71
1. 1. 1951	3,35	3,15	2,99	2,88	2,70	2,46	2,08	1,94	1,67	1,57	2,99	2,88	2,08	1,94
15. 10. 1951	4,19	3,87	3,62	3,43	3,21	2,88	2,41	2,25	1,92	1,81	3,62	3,43	2,41	2,25
5. 8. 1952	4,48	4,14	3,87	3,67		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,87	3,67	2,58	2,41
11. 8. 1953	3,58	3,47	3,36	3,30		3,08	2,58	2,41	2,05	1,94	3,36	3,30	2,58	2,41
1. 7. 1955	3,58		3,47	3,36	3,30	3,08	2,58		2,05		3,36	3,30	2,58	
1. 2. 1958	4,18			3,95		3,65	3,06		2,50		3,95	3,95	3,06	3,01
14. 3. 1966 <sup>a)</sup>	4,66			4,45		4,31	3,76				4,45		3,76	
1. 8. 1968 <sup>a)</sup>	(4,43—4,66)			(4,23—4,45)		(4,09—4,31)	(3,57—3,76)				(4,23—4,45)		(3,57—3,76)	
1. 5. 1970 <sup>b)</sup>	4,32			4,12		4,00	3,48				4,12		3,48	
	(4,10—4,32)			(3,89—4,12)		(3,80—4,00)	(3,31—3,48)				(3,89—4,12)		(3,31—3,48)	
	4,86			4,64		4,49	3,92				4,64		3,92	
	(4,57—5,15)			(4,36—4,92)		(4,22—4,76)	(3,68—4,16)				(4,36—4,92)		(3,68—4,16)	
15 t-Klasse														
1. 1. 1950	2,80	2,63	2,46	2,31	2,16	1,98	1,66	1,55	1,34	1,26	2,46	2,31	1,66	1,55
1. 1. 1951	3,21	3,02	2,82	2,65	2,48	2,27	1,90	1,78	1,54	1,45	2,82	2,65	1,90	1,78
15. 10. 1951	4,01	3,71	3,41	3,15	2,95	2,66	2,20	2,06	1,77	1,67	3,41	3,15	2,20	2,06
5. 8. 1952	4,29	3,97	3,65	3,37		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,65	3,37	2,35	2,20
1. 8. 1953	3,43	3,33	3,17	3,03		2,85	2,35	2,20	1,89	1,79	3,17	3,03	2,35	2,20
1. 7. 1955	3,43		3,33	3,17	3,03	2,85	2,35		1,89		3,17	3,03	2,35	
1. 2. 1958	3,65			3,45		3,19	2,68		2,18		3,45	3,45	2,68	2,64
14. 3. 1966	3,69			3,55		3,41	2,99				3,55		2,99	
1. 1. 1968	3,42			3,29		3,16	2,77				3,29		2,77	
1. 5. 1970 <sup>b)</sup>	3,84			3,70		3,55	3,12				3,70		3,12	
	(3,61—4,07)			(3,48—3,92)		(3,34—3,76)	(2,93—3,31)				(3,48—3,92)		(2,93—3,31)	
20 t-Klasse <sup>4)</sup>														
15. 12. 1964	3,47			3,28		3,03	2,55		2,18		3,28	3,28	2,55	2,51
4. 3. 1966	3,48			3,34		3,20	2,78				3,34		2,78	
1. 1. 1968	3,22			3,09		2,97	2,58				3,09		2,58	
1. 5. 1970 <sup>b)</sup>	3,63			3,48		3,34	2,90				3,48		2,90	
	(3,41—3,85)			(3,27—3,69)		(3,14—3,54)	(2,73—3,07)				(3,27—3,69)		(2,73—3,07)	
23 t-Klasse <sup>5)</sup>														
1. 5. 1970 <sup>b)</sup>	3,52			3,38		3,24	2,81				3,38		2,81	
	(3,31—3,73)			(3,18—3,58)		(3,05—3,43)	(2,64—2,98)				(3,18—3,58)		(2,64—2,98)	

III. Spedition

Kundensätze des Spediteursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

in DM je 100 kg

Transportstrecke →	151 km				350 km			
	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg	100 kg	250 kg	750 kg	über 1000 kg
1. 1. 1950	4,12	3,86	3,33	2,91	7,62	7,42	6,47	5,66
1. 1. 1951	5,15	4,82	4,09	3,49	9,57	9,31	7,94	6,79
26. 10. 1951	6,40	6,16	5,25	4,45	11,10	11,04	9,52	8,35
15. 4. 1958	7,70	7,32	5,85	4,91	13,30	13,20	10,53	8,90
1. 1. 1960	7,90	7,56	6,04	5,06	13,70	13,60	10,85	9,18
22. 3. 1961	8,90	7,96	6,23	5,20	15,20	14,24	11,17	9,40
13. 2. 1963	9,60	8,00	6,72	5,46	16,40	15,36	12,07	9,87
1. 7. 1963	10,40	9,12	6,96	5,77	17,30	16,88	12,21	10,19
31. 3. 1966	12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49
30. 9. 1966 <sup>a)</sup>	12,10	10,12	7,44	6,07	19,00	16,88	12,69	10,49
	(12,10—13,31)	(10,12—11,13)	(7,44—8,18)	(6,07—6,68)	(19,00—20,90)	(16,88—18,57)	(12,69—13,96)	(10,49—11,54)
1. 1. 1968 <sup>a)</sup>	11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
	(11,50—12,65)	(9,60—10,56)	(7,05—7,70)	(5,75—6,33)	(18,00—19,80)	(16,00—17,60)	(12,03—13,23)	(9,94—10,93)
1. 7. 1968 <sup>b)</sup>	11,50	9,60	7,05	5,75	18,00	16,00	12,03	9,94
	(10,93—13,23)	(9,12—11,04)	(6,70—8,11)	(5,46—6,61)	(17,10—20,70)	(15,20—18,40)	(11,43—13,83)	(9,44—11,43)

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 41/42

# IV. Schiffsverkehr

## A. Binnenschifffahrt

### 1. Frachtsätze

DM je 1000 kg

Ware	Getreide <sup>1)</sup>										
	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Lebr. Getreide (d. Güterkl. IV <sup>3)</sup> )	Roggen und Weizen <sup>2)</sup>	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Brot-	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-
	Hamburg			Bremen			Emden				
Strecke	Düsseldorf		Braunschweig	Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln	
von											
nach											
1958 D	16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28 <sup>4)</sup>	16,58 <sup>4)</sup>	10,28	9,58
1959 D	15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42 <sup>4)</sup>	16,71 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1960 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,25 <sup>4)</sup>	16,54 <sup>4)</sup>	10,38	9,67
1961 D	15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67
1962 D	13,44	12,61	8,79	9,74	9,11	13,75	13,12	15,43	14,79	9,30	8,67
1963 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1964 D	11,25	10,56	7,36	8,16	7,63	11,52	10,98	13,04	12,51	7,79	7,26
1965 D	10,88	10,49	7,39	7,88	7,62	11,24	10,97	12,76	12,50	7,52	7,26
1966 D	10,52	10,44	7,44		7,60	10,96		12,48		7,25	
1967 D		10,71	7,63		7,60	10,96		12,48		7,25	
1968 D		10,67	7,60		7,58	10,92		12,48		7,22	
1969 D		10,67	7,60		7,58	10,92		12,49		7,22	
1969 Juli	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Aug.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Sept.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Okt.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Nov.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Dez.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
1970 Jan.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
Febr.	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
März	10,67		7,60	7,58		10,92		12,49		7,22	
April	11,08		7,87	7,58		10,92		12,49		7,22	
Mai	11,79		8,33	7,58		10,92		12,49		7,22	
Juni	11,79		8,33	7,58		10,92		12,49		7,22	

Ware	Getreide <sup>1)</sup>				Getreide <sup>1)</sup> ab 50 t <sup>2)</sup>	Mehl	Steinkohle in kompl. Ladungen <sup>3)</sup>	Ortskohle <sup>4)</sup> a)		
	Roggen und Weizen	Futter-	Roggen und Weizen	Futter-				Zechengruppen des Ruhrgebiets		
	Emden							Hamburg		I   II   III
Strecke	Mannheim		Heilbronn <sup>5)</sup>		Berlin		Emden			
von										
nach										
1958 D	14,72	14,02	16,78 <sup>4)</sup>	16,08 <sup>4)</sup>	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62	
1959 D	14,85	14,14	16,92 <sup>4)</sup>	16,21 <sup>4)</sup>	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12	
1960 D	14,85	14,14	16,75 <sup>4)</sup>	16,04 <sup>4)</sup>	13,56	9,35	6,21	6,86	7,58	
1961 D	14,85	14,14	16,72	16,01	13,56	8,96	5,93	6,55	7,24	
1962 D	13,30	12,67	14,98	14,34	12,15	9,05	5,93	6,55	7,24	
1963 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,17	13,56	9,05	6,55	7,24	
1964 D	11,14	10,61	12,66	12,13	10,82	14,42	9,54	6,60	7,30	
1965 D	10,94	10,67	12,49	12,23	10,88	14,50	9,70	6,62	7,32	
1966 D		10,73		12,32	10,91	14,93	9,74	6,62	7,32	
1967 D		10,73		12,32	11,25	16,17	9,84	6,62	7,32	
1968 D		10,70		12,32	11,21	16,12	9,66	6,59	7,29	
1969 D		10,70		12,33	11,21	16,12	9,66	6,59	7,18	
1969 Juli	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,23	
Aug.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
Sept.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
Okt.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
Nov.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
Dez.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
1970 Jan.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,66	6,59	7,28	
Febr.	10,70		12,33		11,21	16,12	9,97	6,30	7,69	
März	10,70		12,33		11,21	17,44	10,11	6,46	7,88	
April	11,61		12,33		11,61	18,00	10,11	6,46	7,88	
Mai	10,70		12,33		12,30	18,00	10,11	7,30	8,83	
Juni	10,70		12,33		12,30	18,00	10,11	7,30	8,83	

Ware	Küstenkohle <sup>6)</sup> b)			Exportkohle <sup>6)</sup> c)			Bunkerkohle <sup>6)</sup> d)		
	Zechengruppen des Ruhrgebiets								
	I			II			III		
Strecke	Emden								
von									
nach									
1958 D	4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50
1959 D	4,57	5,06	5,62	3,65	4,05	4,45	5,79	6,37	7,03
1960 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1961 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1962 D	4,36	4,83	5,37	3,49	3,87	4,25	5,53	6,08	6,71
1963 D	4,40	4,87	5,42	3,51	3,90	4,29	5,58	6,13	6,77
1964 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1965 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1966 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1967 D	4,41	4,88	5,43	3,52	3,91	4,30	5,59	6,15	6,78
1968 D	4,39	4,85	5,40	3,50	3,89	4,28	5,56	6,12	6,75
1969 D	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1969 Juli	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
Aug.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
Sept.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
Okt.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
Nov.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
Dez.	4,40	4,85	5,39	3,51	3,89	4,27	5,56	6,12	6,74
1970 Jan.	4,40	4,85	5,39	3,76	4,14	4,52	5,56	6,12	6,74
Febr.	4,64	5,12	5,69	4,19	4,59	4,99	5,87	6,46	7,12
März	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30
April	4,76	5,25	5,83	4,30	4,71	5,12	6,02	6,62	7,30
Mai	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97
Juni	5,45	6,01	6,67	4,40	4,81	5,22	6,60	7,25	7,97

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

## A. Binnenschifffahrt

### 1. Frachtsätze DM je 1000 kg

Ware	Bunkerkohle <sup>1)</sup>		Steinkohle <sup>1)</sup>						Braunkohlenbriketts		
	Strecke von	nach	Ruhrgebiet			Rhein-Ruhrhäfen			Wesseling/Rh.		
			Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>3)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Karlsruhe	Frankfurt (Main) <sup>2)</sup>
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>5)</sup>	10,02	6,57	9,51
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35 <sup>5)</sup>	10,02	6,57	9,51
1960 D	7,55	9,59	8,46	17,32	8,20	11,01	8,14	10,71 <sup>5)</sup>	9,59	6,57	9,51
1961 D	7,21	9,16	8,08	16,34	7,83	10,52	7,77	10,20	9,16	6,57	9,51
1962 D	7,21	8,66	8,08	16,11	7,26	9,61	7,20	9,54	8,53	6,57	9,51
1963 D	7,21	8,25	7,61	16,11	7,10	9,59	7,04	9,35	8,36	6,57	9,77
1964 D	7,26	8,32	7,67	16,22	7,15	9,67	7,10	9,43	8,43	6,57	9,77
1965 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,58	9,78
1966 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1967 D	7,28	8,34	7,69	16,26	7,17	9,69	7,12	9,46	8,45	6,67	9,87
1968 D	7,24	8,30	7,65	16,21	7,14	9,85	7,08	9,45	8,42	6,65	10,04
1969 D	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Juli	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Aug.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Sept.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Okt.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Nov.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1969 Dez.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1970 Jan.	7,24	8,30	7,65	16,22	7,14	9,89	7,08	9,46	8,41	6,65	10,08
1970 Febr.	7,65	8,76	8,08	16,86	8,52	11,70	8,45	11,23	10,03	7,52	11,33
1970 März	7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
1970 April	7,84	8,98	8,28	17,17	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
1970 Mai	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33
1970 Juni	8,43	9,87	9,12	17,10	8,72	12,00	8,66	11,51	10,28	7,52	11,33

Ware	Braunkohlenbriketts			Erze				Mineralöl (in Tankschiffen)					
	Strecke von	nach	Wesseling/Rhein			Emden	Bremen	Mannheim <sup>4)</sup>	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl <sup>5)</sup>	Bremen <sup>6)</sup>		
			Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Karlsruhe						Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kanal und Wesel-Datt.-Rhein-Herne-Kanal leer über Minden (Weser)		
1958 D	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46 <sup>8)</sup>	2,85	15,12	14,67			
1959 D	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	I	15,20	14,67		
1960 D	6,51	9,19	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	II	15,20 <sup>7)</sup>	14,67		
1961 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	III	16,92	14,37		
1962 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	I	16,90	14,35		
1963 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	II	16,90	14,35		
1964 D	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	III	16,90	14,35		
1965 D	6,52	9,17	8,04	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	I	16,90	14,35		
1966 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	II	16,90	14,35		
1967 D	6,61	9,26	8,13	4,52	4,84	3,07	4,45	2,85	III	16,90	14,35		
1968 D	6,58	9,26	8,09	4,50	4,82	3,06	4,66	2,84	I	16,84	14,30		
1969 D	6,58	9,27	8,09	4,53	4,82	3,06	4,71	2,84	II	16,82	14,28		
1969 Juli	6,58	9,27	8,09	4,54	4,82	3,06	4,71	2,84	III	16,82	14,28		
1969 Aug.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	I	16,82	14,28		
1969 Sept.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	II	16,82	14,28		
1969 Okt.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	III	16,82	14,28		
1969 Nov.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	I	16,82	14,28		
1969 Dez.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	II	16,82	14,28		
1970 Jan.	6,58	9,27	8,09	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	III	16,82	14,28		
1970 Febr.	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	3,06	4,71	2,84	I	16,82	14,28		
1970 März	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	II	16,82	14,28		
1970 April	7,46	10,45	9,17	4,54	4,81	—	—	—	III	16,82	14,28		
1970 Mai	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	I	18,85	16,95		
1970 Juni	7,46	10,45	9,17	4,74	4,81	—	—	—	II	18,85	16,95		

Ware	Mineralöl (in Tankschiffen)						Kies			Bims Kies <sup>4)</sup>				
	Strecke von	nach	Bremen <sup>5)</sup>			Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Brohl/Rh.					
			Heilbronn <sup>6)</sup> über Küsten-Kan. u. Wes.-Dat.-Kan.		Mannheim über Rh.-Herne-Kan.	Wes.-Datt.-Kan.	Dortmund	Hannover	Braunschweig	Dortmund	Hannover	Braunschweig		
1957 D			27,30		19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32		
1958 D			27,71		21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37		
1959 D			27,75		21,95	21,95 <sup>7)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1960 D			27,75 <sup>7)</sup>		21,95 <sup>7)</sup>	21,95 <sup>7)</sup>	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47		
1961 D	I	II	28,77	25,92	24,47	24,32	21,87	20,67	3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1962 D	II	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,10	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1963 D	III	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1964 D	I	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47
1965 D	II	III	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,55	7,86	8,60
1966 D	III	I	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1967 D	I	II	28,75	25,90	24,45	24,30	21,85	20,65	3,17	5,82	6,54	4,58	7,93	8,70
1968 D	II	III	28,68	25,83	24,38	24,23	21,79	20,58	3,15	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 D	III	I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,59	7,72	8,49
1969 Juli	I	II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,56	7,90	8,67
1969 Aug.	II	III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,48	7,82	8,59
1969 Sept.	III	I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Okt.	I	II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Nov.	II	III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1969 Dez.	III	I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Jan.	I	II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 Febr.	II	III	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,14	5,79	6,51	4,06	7,39	8,16
1970 März	III	I	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,47 <sup>9)</sup>	5,00 <sup>9)</sup>	8,85 <sup>9)</sup>	9,81 <sup>9)</sup>
1970 April	I	II	28,61	25,77	24,33	24,18	21,74	20,53	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Mai	II	III	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81
1970 Juni	III	I	32,05	28,90	27,25	27,10	24,35	23,00	3,35	6,64	7,48	5,00	8,85	9,81

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

**B. Seeschifffahrt**  
**1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)**

Ware	Getreide <sup>1)</sup>										Ölkuchen <sup>2)</sup>				
	Brest/Dünkirchen (Frankreich)		nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	Elbe				Rotterdam <sup>4)</sup>	Elbe						
	Route	nach	Elbe	Stettin/Danzig	Elbe	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)	nördl. Ystad/Oskarshamn	Elbe/Weser/Ems	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>5)</sup>	nördlich Fredericia/Aarhus <sup>3)</sup>	nördlich Aarhus/Aalborg <sup>6)</sup>	Helsingborg/Ystad (Schweden)	
Währung	s. d.										DM				
Mengeneinheit	1 000 kg										1 000 kg				
1958 D	17.5	.	6,02	6,36	7,18	7,74	7,54	10,91	7,44	8,35	9,81	9,78	9,78		
1959 D	18.6	.	5,75	7,15	7,56	8,22	8,86	10,83	9,08	8,81	10,66	11,03	11,03		
1960 D	18.5	.	6,17	7,66	8,10	8,95	9,77	12,21	9,68	10,17	11,50	11,19	11,19		
1961 D	18.10	19.8	6,38	7,10	7,55	8,08	8,66	10,96	8,25	8,72	10,81	9,96	9,96		
1962 D	18.1	19.0	6,03	7,31	7,77	8,01	8,89	11,45	8,27	8,83	10,73	11,39	11,39		
1963 D	19.10	22.4	6,52	7,39	8,74	9,09	9,38	12,38	8,77	9,33	11,19	11,38	11,38		
1964 D	21.4	22.1	5,72	7,70	7,94	8,45	9,50	12,90	8,79	9,39	12,44	10,72	10,72		
1965 D	20.7	22.4	6,52	7,81	8,34	8,97	9,76	13,52	9,09	10,17	11,84	10,89	10,89		
1966 D	22.8	21.5	5,74	7,39	7,79	8,54	8,74	13,99	8,50	9,59	11,28	10,73	10,73		
1967 D	21.8	21.6 <sup>7)</sup>	5,34	7,00	7,35	8,51	8,88	12,72	8,04	8,46	9,76	11,13	11,13		
1968 D	13.65 <sup>8)</sup>	25.6	6,19	7,11	7,85	8,69	10,12	13,93	8,00	8,91	10,50	11,15	11,15		
1969 D	13.85	29.4	7,40	7,85	8,59	9,61	11,20	13,73	9,46	9,57	11,84	12,26	12,26		
1968 I. Vj.	.	24.11	5,46	7,46	8,50	8,39	9,00	12,40	8,24	8,61	10,57	11,35	11,35		
1968 II. Vj.	12.16	.	5,59	6,72	7,08	8,25	8,81	7,66	8,47	9,47	11,65	11,65	11,65		
1968 III. Vj.	13.83	23.10	6,55	6,51	7,36	8,25	8,83	14,33	7,61	8,81	10,35	9,57	9,57		
1968 IV. Vj.	15.87	29.0	6,73	7,74	8,46	9,71	.	14,67	8,50	9,74	11,62	12,05	12,05		
1969 I. Vj.	12.25	.	6,93	8,63	8,82	8,94	.	12,19	9,92	9,48	11,57	13,09	13,09		
1969 II. Vj.	14.12	.	6,83	6,86	7,84	8,19	9,67	15,24	8,57	8,83	10,95	10,88	10,88		
1969 III. Vj.	13.68	28.7	7,32	7,01	7,44	8,82	.	13,88	7,85	8,41	10,51	11,05	11,05		
1969 IV. Vj.	15.37	31.8	8,54	9,18	10,26	12,50	12,67	13,67	11,49	11,54	14,32	14,00	14,00		
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>	14.51	.	9,32	8,75	11,71	10,63	.	.	11,00	11,10	.	.	.		

Ware	Ölkuchen <sup>2)</sup>	Grubenholz			Schnittholz							
	Route	Elbe	Hamina/Björneborg (Finnland)	südl. Vester-vik/Ystad <sup>10)</sup> (Schweden)	Hamina/Björneborg (Finnland)						Brahestad/Tornia (Finnland)	Göteborg/Vänernsee (Schweden)
			nördl. Ystad/Oskarshamn (Schweden)	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser/Ems	belg. <sup>11)</sup> Rheinhäfen	niederl. <sup>12)</sup> Rheinhäfen	Rhein-häfen <sup>13)</sup> Ruhrhäf.	Jade/Ems	Elbe/Weser	Lübeck/Flensburg	Großbritannien, Ostküste
Währung	DM	s. d.	DM	s. d.	hfl	DM	s. d.	hfl	DM	s. d.	hfl	
Mengeneinheit	1 000 kg	Fathom	Fathom	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	
1958 D	9.16	127.1	.	169.2	78.94	104.31	80.96	80.83	81.99	180.5	200.6	71.13
1959 D	10.79	146.6	66.00	171.7	80.93	112.22	80.00	82.43	82.61	187.4	192.7	75.08
1960 D	11.01	170.2	.	209.2	113.25	128.52	100.86	98.50	91.70	230.2	248.10	86.91
1961 D	10.27	158.9	84.00	212.2	90.74	129.41	98.83	95.71	91.24	222.6	240.8	78.81
1962 D	11.85	156.4	74.80	200.6	85.20	126.62	94.02	90.00	92.84	210.6	225.5	75.38
1963 D	11.39	182.1	74.56	227.6	102.55	125.94	105.73	99.81	98.75	246.9	253.9	94.54
1964 D	11.36	180.0	73.37	226.5	102.31	130.89	105.03	103.69	105.70	251.9	266.2	92.32
1965 D	12.00	200.5	75.00	225.5	103.09	131.15	104.67	103.47	109.07	247.11	262.4	89.66
1966 D	10.98	190.7	70.00	231.0	96.00	129.88	111.81	108.32	109.11	254.8	273.8	86.88
1967 D	11.07	189.7	.	226.2	92.78	126.15	103.02	102.69	108.61	256.2	275.10	87.05
1968 D	12.58	232.6	.	135,53 <sup>8)</sup>	101.15	129,78	113,93	108,50	108,32	316,2	337,8	88,77
1969 D	13.00	301.11	60.10	147,52	106,71	136,39	128,69	116,25	116,38	339,8	361,2	.
1968 I. Vj.	11.76	.	.	128,43	90,50	.	107,55	107,91	115,50	299,11	310,10	80,67
1968 II. Vj.	11.03	.	.	131,44	97,66	132,59	.	107,42	102,91	304,4	322,9	.
1968 III. Vj.	11.86	232.6	.	134,87	99,50	129,74	112,67	109,77	107,04	315,2	325,2	.
1968 IV. Vj.	15.67	.	.	147,39	116,94	131,79	121,67	108,92	107,82	345,2	392,1	.
1969 I. Vj.	12.94	.	53,81	136,11	101,42	128,00	118,59	108,71	116,42	312,4	342,7	.
1969 II. Vj.	13.11	.	48,50	146,56	103,13	138,06	130,31	113,77	106,11	332,7	352,6	.
1969 III. Vj.	10.63	.	.	152,44	110,19	138,86	130,85	115,41	124,30	346,9	366,2	.
1969 IV. Vj.	15.30	.	.	154,99	.	137,83	133,13	127,17	.	367,2	383,5	.
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>	.	.	74,67	148,84	110,00	149,38	133,13	120,39	.	364,6	.	.

Ware	Schnittholz					Kaolin <sup>14)</sup>	Naturwerksteine					
	Route	westl. Ystad/Varberg (Schweden)	südl. Vester-vik/Ystad (Schweden)	nördl. Öxelösgund/Härnösand <sup>15)</sup> (Schweden)	Stettin/Danzig	Großbritannien, Kanaküste	Bornholm (Dänemark)	Limfjord-häfen (Dänemark)	Lysekil (Schweden)			
	nach	Elbe/Weser	Rhein-häfen <sup>16)</sup> Ruhrhäfen	niederländische Rheinhäfen <sup>12)</sup>	Großbritannien, Ostküste	Elbe/Weser	Elbe	Lübeck/Flensburg	Elbe	Lübeck/Flensburg		
Währung	DM	hfl	hfl	s. d.	DM	DM	DM	DM	DM			
Mengeneinheit	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard			
1958 D	65.10	.	60.00	70.64	181.6	127.1	13.45	7.67	.	7.00	9.04	8.34
1959 D	67.70	92.18	.	70.83	182.8	138.8	14.89	7.68	.	6.21	8.65	8.42
1960 D	72.94	99.61	79.69	98.10	229.2	156.6	16.26	8.47	.	6.50	9.10	9.49
1961 D	73.68	103.68	82.80	86.50	223.2	146.7	16.31	9.02	.	6.90	9.42	7.82
1962 D	73.81	93.98	79.47	80.46	202.11	145.9	14.23	8.60	.	7.41	6.08	8.93
1963 D	76.84	94.24	86.99	100.69	243.0	180.6	16.10	9.68	.	6.41	6.25	9.26
1964 D	77.64	99.04	85.72	95.65	250.0	177.2	15.21	9.15	.	9.21	6.26	9.38
1965 D	80.14	99.50	82.44	91.14	249.0	179.4	14.99	9.11	.	9.00	6.44	9.54
1966 D	.	100.31	77.86	97.25	258.9	173.5	15.06	9.07	.	7.94	6.79	9.00
1967 D	.	.	78.84	91.76	255.9	173.7	13.55	9.03	.	5.51	8.38	7.84
1968 D	.	101.39	90.70	104.32	320.4	233.1	14.97	9.00	.	6.33	9.53	8.30
1969 D	88.75	112.63	92.11	103.67	346.0	256.0	17.01	9.00	.	8.50	6.63	10.34
1968 I. Vj.	.	.	.	.	290.3	206.5	14.50	.	.	.	8.48	7.50
1968 II. Vj.	.	104.58	84.50	96.33	306.8	215.2	14.28	.	.	.	8.03	.
1968 III. Vj.	.	.	.	100.63	310.1	225.2	14.87	9.00	.	.	9.03	.
1968 IV. Vj.	.	.	100.00	120.00	374.5	285.8	16.25	.	.	.	12.24	8.75
1969 I. Vj.	.	104.25	86.33	.	312.7	209.5	16.06	.	.	.	.	.
1969 II. Vj.	.	113.75	.	.	341.3	233.7	16.47	.	.	.	6.67	10.30
1969 III. Vj.	.	117.02	.	.	346.4	.	15.78	9.00	.	.	6.62	10.51
1969 IV. Vj.	.	.	.	.	383.10	330.1	19.75	9.00	.	.	6.65	11.09
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>	.	.	.	.	370.3	224.10	22.39	9.92	.	.	6.53	9.25

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Seeschifffahrt

I. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Ware	Kiesel, Schotter, Splitt					Sand	Salz	Schlacke <sup>1)</sup>		Schrott <sup>2)</sup>	Steinkohle	
	Bornholm (Dänem.)	Dänische Häfen im Kl. Belt <sup>3)</sup>	nördlich Fredericia/ Aarhus <sup>4)</sup>	Limfjord-häfen (Dänem.)	Varberg/ Karlshamn (Schwed.)			Antwerpen	Lübeck			Rotterdam <sup>5)</sup>
von												
Route												
nach	Lübeck/ Flensburg	Elbe			Lübeck/ Flensburg	Hamina/ Björneborg (Finnland)	nördlich Stockholm (Schwed.) <sup>7)</sup>	Elbe		Rhein-häfen <sup>8)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe	
Währung	DM					s. d.	skr	hfl	DM			
Mengeneinh.	1000 kg											
1958 D		5,41	5,50		7,81	7,22		13,42			15,50	9,30
1959 D	5,96	5,19	4,99	5,00	7,21	6,15	15,2	12,75			13,42	9,27
1960 D	6,18	5,40	5,64	4,80	7,37	6,26	16,4	12,00			14,26	10,68
1961 D	6,01	5,66	5,78	5,57	7,91	6,42	17,0	14,23	7,00	5,98	13,95	10,25
1962 D	5,58	5,48	5,61	6,81	7,62	6,36	14,6	13,24	7,11	5,49	14,30	10,26
1963 D	6,57	5,97	5,90	7,19	8,51	6,91	16,1	13,21	7,18	5,25	15,54	12,19
1964 D	5,85	5,45	5,97	6,70	7,97	7,08	16,8	12,76	7,25	5,52	14,91	12,04
1965 D	6,13	5,44	5,79	7,08	8,11	7,05	18,0	12,81	7,21	5,51	15,36	11,03
1966 D	5,33	5,07	5,83	6,49	8,06	6,82	17,5	13,00	7,39	5,04	16,04	10,19
1967 D	4,63	4,68	5,12	5,54	7,36	7,25	19,0	13,53	7,40	4,89	14,48	10,18
1968 D	5,24	4,74	5,08	6,01	8,36	7,00	9,29 <sup>9)</sup>	14,57	7,40	5,10	14,95	10,10
1969 D	4,71	5,44	6,34	7,69	9,26	8,39	10,91	15,20	7,40	6,10	16,55	11,09
1968 I. Vj.	5,75	4,67	4,94	5,66	8,51	6,57			7,40	4,81	15,11	9,76
II. Vj.	5,04	4,71	5,17	5,65	8,33	6,75	9,05	13,00	7,40	4,65	13,89	9,95
III. Vj.	5,25	4,86	5,03	6,19	8,23	7,60	9,02	13,28	7,40	5,10	14,11	10,16
IV. Vj.	5,00	4,72	5,14	6,63	8,35		9,81	17,42	7,38	5,83	16,69	10,54
1969 I. Vj.	4,09	4,71	5,00	6,03	8,58					5,56	17,14	9,63
II. Vj.	4,25	4,91	5,52	7,36	8,22		9,61			5,35		10,76
III. Vj.	5,38	5,93	6,94	8,33	8,51	8,33	10,55	15,19		6,02	15,67	11,62
IV. Vj.	5,00	6,21	7,90	9,03	11,71	8,50	12,56	13,75		7,28		11,85
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>	4,92	5,97	6,33	6,70	9,67					6,13		11,00

Ware	Steinkohle						Koks <sup>10)</sup>						
	Stettin/Danzig		Großbritannien Ostküste		Wales		Weser/Ems			Rotterdam/ Hamburg		Elbe	
von													
Route													
nach	Lübeck/ Flensburg	Aarhus u. südl. dav. (Dän.) <sup>11)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnl.)	Elbe/ Weser/ Ems	Däne-mark <sup>12)</sup>	Rotterd./ Amsterd.	Aarhus u. südlich davon <sup>3)</sup>	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	nördlich Stockholm <sup>6)</sup>	Hamina/ Vaasa (Finnland)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	nördlich Aarhus/ Aalborg <sup>13)</sup>	
Währung	DM	dkr	s. d.			s. d.	s. d.	skr	s. d.				
Mengeneinh.	1000 kg			2240 lbs			1000 kg						
1958 D	8,43	14,17	15,2	12,11	14,11	12,6	18,4	13,23	13,04	20,10	14,8	16,9	
1959 D	8,72	16,05	14,11	14,8	16,7	12,11	21,0	14,09	14,02	22,1	16,11	18,7	
1960 D	10,15	18,82	16,6	16,8	18,5	16,0	22,5	16,54	15,93	20,3	20,10	20,6	
1961 D	9,50	16,70	15,0	16,3	17,0	15,0	21,7	15,06	15,61	22,4	19,5	21,7	
1962 D	8,99	16,08	14,5	14,7	15,11	15,11	21,5	14,91	15,73	21,4	19,1	20,4	
1963 D	10,94	21,14	18,1	18,0	21,10	20,6	24,3	17,56	17,54	22,3	21,7	21,11	
1964 D	10,92	19,05	18,2	17,5	19,2	17,6	22,11	17,12	17,15	22,10	20,9	22,7	
1965 D	10,28	18,57	17,5	16,8	18,9	17,3	23,2	17,32	19,47	25,4	20,8	21,3	
1966 D	9,68	19,19	17,1	16,7	20,0	17,11	24,0	18,26	21,03	26,0	20,11	21,3	
1967 D	10,32	18,47	17,5	17,2	18,1	17,8	23,4	16,81	19,75	23,11	20,3	21,1	
1968 D	10,25	19,88	20,5	9,90 <sup>14)</sup>	24,8	20,5	27,4 <sup>14)</sup>	18,10	20,25	34,9	24,3 <sup>14)</sup>	23,3	
1969 D	11,11	24,09	25,11	11,24	27,7	22,3	29,10	20,75		38,7	29,1	26,7	
1968 I. Vj.	9,94	18,20	22,9			21,0	26,0	16,65			23,4		
II. Vj.	10,33	18,13	16,7	9,00		19,4	23,11	20,28		31,7			
III. Vj.	10,22	19,73	17,5	10,13	22,0	18,9	26,11			32,1	24,11		
IV. Vj.	10,50	23,46	25,0	10,24	27,2	21,10	35,9			42,0	24,7	23,4	
1969 I. Vj.	10,50	20,16	24,1	10,37	22,5	19,9					31,8		
II. Vj.	10,06	23,67	23,2	10,13	24,8	21,5		20,75		32,8			
III. Vj.	12,06	24,46	26,0	11,89	28,10	22,7				38,4	27,2	25,7	
IV. Vj.	11,90	28,08	30,3	12,56	34,7	28,11				47,9			
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>		26,53	38,11	12,23	35,1	29,6							

Ware	Koks <sup>10)</sup>			Briketts <sup>15)</sup>	Käldüngemittel	Eisen und Stahl						
	Elbe	Lübeck	Großbritannien Ostküste			Wismar/ Stralsund	Elbe/Weser/Ems			Rhein-häfen <sup>16)</sup> / Ruhrhäfen	Elbe/Weser/Ems	
von												
Route												
nach	Varberg/ Oskarshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Däne-mark <sup>12)</sup>	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Varberg/ Karlshamn (Schweden)	Aarhus u. südlich davon <sup>4)</sup>	Strömst./ Malmö (Schweden)	Trelleborg/ Stockholm	Aarhus und südlich davon <sup>4)</sup>	Strömstad/ Malmö (Schweden)		
Währung	skr	s. d.		dkr	skr	s. d.	skr	DM				
Mengeneinh.	1000 kg											
1958 D	11,84	16,0	20,2	13,56	17,50	16,55	17,9	13,35	12,35	19,75	13,00	
1959 D	14,63	16,7	21,6	15,67	18,93	16,67	19,9	13,89	13,23	16,39	9,17	10,00
1960 D	15,76	19,8	27,7	18,61	20,39	19,23	21,1	15,52	16,17	18,17	9,35	9,88
1961 D	13,63	20,6	27,8	17,30	19,30	17,33	19,9	14,88	14,42	19,11	9,01	8,84
1962 D	14,12	18,1	25,6	16,72	19,48	18,12	19,10	14,50	14,44	19,04	8,51	8,91
1963 D	15,58	21,0	32,2	20,42	22,50	22,67	23,4	16,96	18,03	18,87	8,83	10,25
1964 D	14,88	20,0	29,5	18,40	20,90	19,77	22,4	16,26	16,92	18,05	9,07	9,75
1965 D	15,46	18,5	29,4	18,79	21,02	20,70	23,6	16,97	17,65	16,67	8,71	9,78
1966 D	16,25	23,2	31,9	18,29	21,07	20,56	23,3	17,24	17,42	16,60	8,73	9,72
1967 D	14,94		27,9	16,95	21,87	22,13	22,6	16,37	17,39	16,30	8,94	9,50
1968 D	18,84	22,3 <sup>14)</sup>	29,10	19,04	25,56	24,03	28,3 <sup>14)</sup>	17,20 <sup>14)</sup>	17,71 <sup>14)</sup>	16,60	8,97	9,78
1969 D	19,67	22,3	32,7	21,36	27,50	26,37	30,6	18,80	18,74	17,29	9,58	11,32
1968 I. Vj.		22,3	27,8	17,60	23,90	28,48	26,4	16,58	16,32	15,81	8,74	9,45
II. Vj.	16,90		26,8		23,07		29,0	16,26	17,30	16,75	8,80	9,44
III. Vj.	18,00				25,29	20,50	25,7	17,25	17,24	16,78	8,84	9,31
IV. Vj.			35,3	20,47	30,00		33,7	18,73	19,98	17,07	9,48	10,93
1969 I. Vj.	19,33		30,10	19,39	24,41	20,75	24,10	17,33	17,36	16,58	9,28	10,17
II. Vj.					25,41	19,38	28,7	18,45	17,67	16,84	9,13	10,16
III. Vj.				18,83	28,25		29,4	16,91	17,89	17,12	9,12	10,93
IV. Vj.				24,17	31,93		30,3	22,53	22,04	18,63	10,78	14,01
1970 I. Vj. <sup>9)</sup>					29,12		34,5	21,76	24,54	18,04	10,93	12,69

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

B. Seeschifffahrt

2. Frachtraten der Trampschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Getreide											
	Große Seen		St. Lawrence			USNH		US-Golf				
	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtt./Amst.	Antw./Hbg.	UK	Antw./Hbg.	UK	Antw./Rtt./Amst.	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan <sup>2)</sup>
	s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	\$	s. d.	\$		s. d.	
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	92.10		40.11	4,14	4,85	42.0	4,40	45.9	4,67	4,95	66.11	8,37
1959 D	79.1	9,57	40.2	3,99	4,42	46.8	4,92	49.5	4,65	4,86	56.6	8,41
1960 D	82.4	8,16	42.6	3,85	4,04	43.2	4,95	53.1	4,60	4,75	69.1	9,38
1961 D	83.0	9,42	45.10	3,89	4,44	46.7	5,41	56.5	4,45	5,36	73.11	10,86
1962 D	65.11	7,75	35.8	3,03	3,48	35.1	4,06	40.5	3,86	4,39	59.3	7,88
1963 D	68.11	8,44	41.2	4,90	5,01	41.3	4,53	51.11	5,22	5,59	77.3	9,69
1964 D	68.10	8,86	41.1	4,39	4,49	42.4	5,73	51.0	5,03	5,26	85.2	10,27
1965 D	78.4	9,44	47.7	4,91	4,80	48.7	5,74	64.1	5,38	5,60	90.8	12,01
1966 D	69.7	8,55	44.7	3,82	4,10	41.5	4,66	51.10	4,18	4,28	86.2	10,32
1967 D	75.4	8,34	45.1	4,11	4,30	44.9	5,34	45.7	4,78	5,02	107.4 <sup>3)</sup>	11,43 <sup>3)</sup>
1968 D	64.9	6,60	36.4	3,07	3,14	46.5	3,83	48.6	4,21	4,48	110.1	8,80
1969 D	69.7	7,00	40.8	3,43	3,60	48.5	4,20	46.0	4,20	4,49	85.1	8,17
1969 Juli	54.8	6,27	37.5	3,02	3,06				3,53	3,77	68.6	7,63
Aug.	70.8	5,63	38.4	3,06	2,84	41.10	3,30	36.1	3,95	4,17		7,40
Sept.	69.7	6,84	42.9	3,44	3,61	46.2	3,75	46.0	4,35	4,98		8,27
Okt.	83.7	7,93	49.5	4,04	4,18	59.0	4,75	58.6	4,98	5,24		9,13
Nov.	90.11	9,50	53.10	4,42	4,72	52.10	5,25		4,94	5,36	102.0	9,37
Dez.						48.10			5,46	5,52	105.11	9,28
1970 Jan.						60.2	7,63		6,00	6,95	87.6	11,10
Febr.				6,75		64.7	8,30		8,62	9,11		13,83
März			69.4	6,85	7,00	70.6			8,89	8,99	128.6	14,31
April	109.8	11,36	69.6	7,16	7,97				8,88	9,08		14,00
Mai	116.3	12,70	79.11	7,59	7,93	81.8		79.2	9,68	9,23		14,80
Juni		11,38	69.11	6,30	6,51			78.2	8,46	8,50		12,92

Ware	Getreide											
	Mexiko, Westküste	Nord-Pazifik <sup>4)</sup>				La Plata <sup>5)</sup>			Ost-Australien <sup>7)</sup>	Australien		Süd-China <sup>8)</sup>
	Japan	UK	Antw./Hbg.	Indien (Westküste)	Japan	UK	Antw./Hbg.	Westitalien	UK	China	Japan	Ceylon
	\$	\$	s. d.	\$	\$	s. d.	\$		s. d.			
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D		56.9	7,06	63.2	5,43	58.2	51.3	54.7				
1959 D		59.10	7,09	62.2	5,41	63.6	57.7	59.1			45.1	
1960 D		59.2	7,37	63.1	5,73	68.4	61.1	62.9	100.0		40.9	
1961 D		6,81 <sup>6)</sup>	6,97	66.8	6,45	70.5	66.2	65.11	98.10	54.11	50.6	
1962 D		6,17	6,88	56.8	5,41	67.4	61.9	59.6	100.2	45.8	40.10	35.11
1963 D		7,44	7,69	71.1	6,49	78.8	74.6	78.0	107.4	44.1	43.2	46.2
1964 D	9,38	7,85	7,82	74.8	7,00	83.8	77.0	83.10	91.1	47.10	51.4	50.2
1965 D	10.22	8,54	7,56	83.4	8,35	95.5	84.6	88.0	102.6	53.1	59.8	53.3
1966 D	9,32	7,94	7,62	77.9	7,38	90.3	78.8	83.7	107.6	48.11	51.1	47.7
1967 D	9,37	8,22	6,99	80.8	8,15	89.3	72.2	76.5		51.2	63.2	51.11
1968 D	9,51	6,98	6,18	94.7	8,05	88.5	74.3	77.8		69.2	65.5	75.1
1969 D	9,53	6,23		96.11	8,11	85.10	62.9	68.4	92.10	59.10	64.8	76.6
1969 Juli	9,50				8,49	81.3	60.5	70.10		57.0	65.6	80.0
Aug.	9,29				8,27	88.9	59.11	67.2		55.4	65.0	70.0
Sept.	10.28	7,00			8,50		57.5	65.0		65.0	65.0	77.0
Okt.					8,50				92.6	65.0	65.0	77.0
Nov.		7,31		94.9	8,50		63.11	58.4	96.6	65.0	65.0	80.0
Dez.		7,80		108.6	8,75		61.6		97.6	68.0	66.11	77.0
1970 Jan.			8,09	108.3	9,18	98.2	86.4	79.10	122.1		9.50	93.4
Febr.				95.6	11,25	119.5	105.3	102.1	132.6		12.00	105.8
März					11,38	132.4	102.6			90.6	12.19	104.10
April					12,10	131.5	113.0	104.2	145.9		12.89	
Mai					12,49	140.8	133.7	118.4		109.3	12.00	104.10
Juni				152.10	12,63	146.11	120.7	110.11				

Ware	Getreide											Kopra	Esparto	Zucker					Fischmehl
	Birma <sup>9)</sup>	Süd-afrika <sup>9)</sup>	Schwarzmeer	Philippinen	Algerien	Kuba <sup>10)</sup>	Reife/Santos	Queensland <sup>11)</sup>		Philippinen	Mauritius	Peru							
	Ceylon	UK	Antw./Hbg. <sup>11)</sup>	Antw./Hbg. <sup>12)</sup>	UK	Casablanca	USNH	UK	Antw./Rtt./Amst.	USNH	UK	Antw./Hbg.							
	s. d.	\$			s. d.	\$		s. d.	\$		s. d.	\$							
Mengeneinheit	2240 lbs				cu ft		2240 lbs					cu ft <sup>13)</sup>							
1958 D	25.2	54.0	30.2	0,15	80.11	5,41		76.11	75.3		58.7								
1959 D	31.7	60.4	38.3	0,17	79.4	5,91		92.3	89.9	8,06	62.11								
1960 D	40.8	62.5	38.4	0,18	81.2	7,29	5,87	90.1	87.7	7,91	63.10								
1961 D	72.5	62.8	40.4	0,16	81.8	8,10	5,96	93.0	90.6	6,89	65.7								
1962 D	38.10	52.5	33.5	0,15	81.0	5,60	5,01	83.10	81.4	5,95	67.3	0,14							
1963 D	45.3	61.11	36.11	0,19	85.2	7,94	6,81	97.2	94.8	7,14	79.4	0,15							
1964 D	50.2	59.7	37.6	0,20	93.5	9,05	6,03	92.5	89.11	7,23	73.1	0,20							
1965 D		61.7		0,24	92.7	10,15	7,65	100.7	98.1	8,58	81.7	0,23							
1966 D		52.0		0,21	89.7	9,62	7,24	95.9	93.3	7,49	58.11	0,17							
1967 D		55.7	46.8	0,23	92.6	11,27	7,70	91.2 <sup>14)</sup>	88.9 <sup>14)</sup>	6,78 <sup>14)</sup>	65.3	0,21							
1968 D	67.1	57.0		0,27	101.8		7,63	106.7	104.1	7,07	73.6	0,22							
1969 D	62.4	51.8		0,27	101.0		6,80	117.10	115.4	7,09	74.8								
1969 Juli								122.6	120.0										
Aug.		60.0			100.0		6,85	120.0	117.6	6,96	76.3								
Sept.				0,27						7,10	78.8								
Okt.							6,73			7,00	75.10								
Nov.					102.11			122.6	120.0		75.0								
Dez.							6,83	125.0	122.6	7,85	81.3								
1970 Jan.	69.6	77.6								8,46	83.0								
Febr.		97.6					7,13	141.11	139.5	9,50									
März	80.0									12,25	83.9								
April		90.0								12,14									
Mai				0,40				162.6	160.0	12,03									
Juni		98,8					11,50	163.9	161.3	12,19	117.6								

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 40



B. Seeschifffahrt  
2. Frachtraten der Trampschifffahrt<sup>1)</sup> (in Reisecharter)

Ware	Grubenholz	Schwefelkies		Schwefel	Eisen- und Manganerze			Schrott		Zinkkonz.	Kohlen	
		Archangelk <sup>2)</sup>	Morphou-Bay	Huelva	US-Golf	Vitoria	Marmagoa		USNH		Port Pirie	Hampton Roads
Route von	UK (Ostküste)	UK	Belgien	UK	Antw./Rtt./Hbg.		Adria	Japan	Westitalien	Japan	Brist. Kan./Le Havre/Hbg.	Nordd. Häfen
nach					s. d.			2240 lbs		s. d.		s. d.
Währung	Fathom											
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	189.6	37.0	22.9	49.6	39.4	41.1	37.2	39.5	6,47		74.0	25.8
1959 D	175.0	39.0	25.9	47.10	41.1	46.8	55.0	40.5	6,42	10,33	91.10	24.10
1960 D	194.7	38.11	24.11	49.2	44.11	45.11	41.7	43.8	7,08	11,08	100.0	27.5
1961 D	223.9	40.5	22.5	54.2	43.11	42.10	43.9	47.8	7,56	13,72	86.9	30.1
1962 D	198.4	34.4	20.10	41.6	34.2	32.0	31.11	36.0	6,08	10,44	75.8	22.11
1963 D	216.8	39.8	25.6	50.5	36.8	37.7	40.8	39.5	7,52	12,28	95.1	28.11
1964 D	225.0	43.6	29.0	59.10	32.8	41.1	44.11	41.0	8,28	12,76	86.7	27.0
1965 D	230.6	48.8	27.4	66.3	39.2	49.1	51.4	47.7	9,47	13,67	98.10	31.1
1966 D	240.0	47.4	34.0	61.7	26.0	35.2	38.4	39.10	8,34	11,27	95.6	23.1
1967 D	238.9	50.8	22.8	61.5	21.5	40.6	43.0 <sup>4)</sup>	40.11	10,51	12,03 <sup>4)</sup>	91.1	23.3
1968 D	272.6	55.10	28.10	69.8	29.0	45.0	60.10	45.4	4,20	10,47	103.6	28.4
1969 D		57.5	26.10	75.3	22.8	58.6	61.0	45.0	5,56	10,72	112.6	3,96 <sup>5)</sup>
1969 Juli				75.0	22.4					11,08		
Aug.		58.0					61.0		5,34	10,84	112.6	2,69
Sept.								44.7			112.6	3,30
Okt.						59.6		42.6		10,42		4,10
Nov.		60.9				34.0		42.5			112.6	3,45
Dez.								45.10	6,88	12,09		
1970 Jan.										12,75		6,41
Febr.		66.6		104.2						19,19	137.6	8,08
März			38.0							19,08		9,00
April										17,17		8,84
Mai		72.6								20,70		8,43
Juni					52.1			83.4		16,58	157.6	9,03

Ware	Kohlen							Düngemittel				
	Hampton Roads				Australien	Danzig/Stettin		US-Golf <sup>2)</sup>		Rotes Meer <sup>2)</sup>	Casa-blanca <sup>2)</sup>	Antw./Hbg.
Route von	Rotterdam	Westitalien	Japan	Rio de Janeiro	Japan	Portugal	Westitalien	UK	Indien, Westküste	Antw./Rtt./Hbg.	Südchina	
nach												s. d.
Währung	s. d.			s. d.		s. d.		s. d.		s. d.		
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	24.2	3,97	7,60	4,95	36.2	28.10	22.0	46.11		46.3	19.8	59.7
1959 D	23.0	3,80	7,76	5,25	40.0	30.9	25.3	47.11		55.2	19.9	59.2
1960 D	26.2	4,14	8,35	5,30	39.3		25.2	49.4		54.6	20.4	59.10
1961 D	27.4	4,25	9,02	6,32	41.4	35.11	30.4	51.10	9,58	53.9	20.5	66.2
1962 D	20.3	3,61	6,55	5,06	34.7	30.2	22.1	44.9	8,71	57.9	18.9	58.11
1963 D	27.3	4,83	7,18	7,44	34.11	31.0	35.5		10,23	53.6	21.0	66.4
1964 D	24.6	4,45	7,32	8,11	30.9	34.2	33.8	55.6	9,69	52.8	22.8	66.7
1965 D	27.11	4,82	8,31	8,09	35.7	36.6	31.0	64.0	14,50	51.4	26.2	82.8
1966 D	20.6	4,04	6,99	7,06	29.7	34.4	25.2	66.0	13,87	49.6	28.10	80.1
1967 D	18.7	4,62	7,56	8,56	33.3	47.2	25.11	63.4	16,58 <sup>4)</sup>	49.3	27.8	116.0 <sup>4)</sup>
1968 D	21.8	4,16	6,88	7,60	4,06 <sup>7)</sup>	41.6	28.9	70.4	16,51	56.4	31.11	138.8
1969 D	3,47 <sup>5)</sup>	5,38	6,60	6,92	3,61	43.0		77.2	13,49	52.0	36.0	119.0
1969 Juli			6,46	7,15	3,22			75.0	13,33	52.6	36.6	107.0
Aug.		5,38	6,12	7,00	3,59				13,02	54.1		113.5
Sept.	3,05		6,41	6,40	3,30			79.3	12,55	53.0		112.0
Okt.	3,36		7,24	7,44	4,25				13,53	51.9		116.3
Nov.			7,56		4,05				13,75			119.1
Dez.	3,90		7,54							50.3		122.6
1970 Jan.	5,73	6,25	10,56		4,66				13,60	51.5		122.6
Febr.	6,85		12,75	11,00	5,18					53.6		144.0
März	7,13		12,58		7,70					57.6		161.4
April	6,89		12,76	11,60	7,75							162.6
Mai	7,23		12,59	11,25	8,18					65.6		175.3
Juni	6,32		12,20	11,25	7,52				17,75	65.0		183.2

3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Ware	Rohöl							Erdölderivate				
	Venezuela/Niederl. Westindien		Persischer Golf			Algerien/Tunesien	Libyen	Syrien/Libanon	Venezuela/Trinidad/Niederl. Westindien	Sowjetunion am Schwarzen Meer	Westitalien, Sizilien	
Route von	Wilhelms-haven	New York	Wilhelms-haven	Lavéra	Yokohama	New York	Wilhelmshaven	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam		
nach											s. d.	
Währung	s. d.		s. d.		s. d.		s. d.		s. d.			
Mengeneinheit	2240 lbs											
1958 D	16.11	1,32	31.1	26.11	3,79	4,60			18.8	22.9	25.7	12.8
1959 D	16.9	1,29	28.4	23.4	3,25	4,06			13.5	19.6	21.4	13.1
1960 D	15.8	1,34	30.8	24.11	3,40	4,33	12.8		19.7	21.11	19.7	14.4
1961 D	14.11	1,27	28.5	23.3	3,23	4,02	11.3		14.1	21.2	25.0	13.11
1962 D	16.6	1,42	31.11	26.7	3,50	4,43	12.6	14.8	15.6	22.0	24.3	15.10
1963 D	22.3	1,64	39.2	31.1	4,48	4,84	13.5	15.9	23.4	27.5	31.4	18.6
1964 D	19.11	1,55	34.4	27.11	3,78	4,90	15.9	17.2	21.1	27.6	27.4	18.0
1965 D	20.5	1,46	32.11	26.9	3,68	4,77	13.5	15.4	20.1	26.4	31.8	17.11
1966 D	17.1	1,60	30.10	25.5	3,26	4,78	12.9	15.6	16.9	26.4	27.0	17.0
1967 D	36.5	2,39	70.0 <sup>8)</sup>	64.7 <sup>8)</sup>	6,16	9,18 <sup>8)</sup>	20.10	15.11	13.9	42.11	62.11	28.6
1968 D	34.3	1,98	80.10	78.4	5,82	9,26	20.10	24.5	28.10	42.6	37.8	25.7
1969 D	25.3	1,82	64.1	62.2	4,69	7,64	17.8	20.10	24.0	32.3	24.1	21.2
1969 Juli	21.9	1,74	56.0	53.9	4,05	6,60	14.2	16.8	19.1	32.7		20.7
Aug.	22.2	1,61	63.0	61.0	4,78	6,84	13.1	15.5	17.8	28.2		19.11
Sept.	28.5	1,61	66.6	63.7	4,69	8,55	20.1	23.9	27.5	31.8		23.8
Okt.	35.1	2,14	81.8	77.7	5,82	8,81	19.4	22.9	26.1	42.3		23.8
Nov.	39.2	3,07	90.3	86.5	6,70	11,11	24.3	28.11	32.7	45.1		32.9
Dez.	34.7	3,15	91.5	88.9	6,95	11,97	31.0	36.7	41.7	56.6		32.2
1970 Jan.	30.0	2,80	82.7	79.7	6,00	9,52	25.2	30.0	33.7	35.6		28.11
Febr.		2,86	87.2	83.11	6,66	10,22	22.7	26.11	30.4	46.1		24.0
März		3,06	97.0	93.5	7,56	12,57	26.4	31.4	36.4			23.7
April		2,52	97.11	90.0	7,46	11,51	26.5	31.5	35.6			31.3
Mai		2,85	77.4	74.5	5,57	9,46	23.11	27.11	31.8			34.2
Juni		3,71	116.8	112.3	8,80	13,63	28.8	34.1	34.0	62.2		41.7

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 42

**C. Schifffahrtsindizes**  
**1. Indices der Seefrachtraten**

Land	Bundesrepublik Deutschland									Niederlande					
	Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg						Heinz Peters, Hamburg			Statistisches Zentralamt, Den Haag					
Berechnende Stelle	Linienfahrt			Tramp-fahrt	Tankerfahrt			Tramp-fahrt <sup>2)</sup>	Tanker-fahrt	Trampfahrt					
Einsatzart	Gesamt-index	Stückgut	Massen-gut	ins-gesamt	Gesamt-index	Rohöl	Erdöl-prod.	ins-gesamt	Getreide (insg.)	Hochseeschifffahrt <sup>3)</sup>					
Indexgruppe										Gesamt-index	Getreide	Schwefel-kies	Erz	Kohle	Dünge-mittel
Basis	1965 = 100				Intascale = 100			1960 = 100		1960 = 100					
1964 D	97,0 <sup>1)</sup>	97,4 <sup>1)</sup>	95,7 <sup>1)</sup>	91,6 <sup>1)</sup>	—	59,0	—	112,6	120,1	100	108	119	81	93	97
1965 D	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	—	58,9	—	127,1	124,7	100	102	121	80	105	103
1966 D	104,1 <sup>1)</sup>	104,9 <sup>1)</sup>	102,2 <sup>1)</sup>	91,2 <sup>1)</sup>	—	55,1	—	109,8	120,2	89	91	126	74	84	91
1967 D	107,4 <sup>1)</sup>	109,1 <sup>1)</sup>	103,2 <sup>1)</sup>	93,3 <sup>1)</sup>	—	101,5	—	121,2	123,1	81	84	128	65	70	95
1968 D	107,4	108,3	102,4	90,8	103,7	99,4	114,0	116,3	140,0	—	—	—	—	—	—
1969 D	109,4	110,5	103,4	91,2	83,6	79,5	94,3	109,6	117,7	—	—	—	—	—	—
1969 Juli	109,2	110,3	103,2	87,9	72,9	64,3	95,8	104,0	106,6	}	}	}	}	}	}
Aug.	109,4	110,5	103,5	89,1	77,7	72,1	92,8	101,1	106,4						
Sept.	110,1	111,2	104,1	92,1	89,5	84,7	98,8	106,6	—						
Okt.	110,1	111,2	104,0	98,1	97,9	95,0	109,0	112,9	—						
Nov.	110,1	111,2	104,1	101,5	118,0	113,4	129,9	116,9	148,2						
Dez.	110,8	111,9	104,7	101,0	132,3	124,2	153,1	119,2	147,4						
1970 Jan.	111,7	112,8	105,2	115,5	120,2 <sup>4)</sup>	115,7 <sup>4)</sup>	133,5 <sup>4)</sup>	135,3	135,5	}	}	}	}	}	}
Febr.	113,3	114,6	105,9	131,8	123,1	121,2	128,1	164,9	146,2						
März.	112,7	113,6	107,6	143,4	122,4	123,8	118,2	173,3	153,6						
April	113,1	113,4	111,4	139,4	134,7	132,2	152,7	175,7	172,4						
Mai	113,2	113,4	112,2	144,2	127,7	123,1	167,5	182,8	180,9						
Juni	113,5	113,5	113,6	137,6	172,3	165,2	201,7	181,1	171,3						

Land	Niederlande			Großbritannien							Norwegen				
	Statistisches Zentralamt, Den Haag			Chamber of Shipping, London							Mullion & Co, London				
Berechnende Stelle	Trampfahrt			Trampfahrt <sup>3)</sup>							Tanker-fahrt	Tramp-fahrt	Tanker-fahrt		
Einsatzart	Küstenschifffahrt <sup>4)</sup>			Gesamt-index	Getreide	Zucker	Holz	Schwefel	Erz	Kohle	Dünge-mittel	Rohöl (insg.)	ins-gesamt	Mineralöl (insg.)	
Indexgruppe	Gesamt-index	Holz	Kohle												
Basis	1960 = 100			1960 = 100											
1964 D	109	109	108	112,1	115,9	123,0	115,0	118,4	98,9	97,2	111,2	56,4	90,5	67,1	
1965 D	108	108	97	126,5	134,0	127,6	127,0	142,1	115,2	106,5	134,9	56,6	101,2	65,8	
1966 D	107	107	103	114,5	125,1	107,1	111,1	131,4	90,1	88,9	127,7	50,9	87,9	61,9	
1967 D	102	102	98	120,5	127,9	99,1	108,9	128,7	82,1	96,5	185,1	96,3	94,1	113,7	
1968 D	—	—	—	123,8	111,9	101,2	119,6	131,2	—	93,7	205,4	95,2	92,4	103,8	
1969 D	—	—	—	117,5	108,1	108,0	123,0	144,5	—	91,0	171,5	68,7 <sup>7)</sup>	85,2	87,2	
1969 Juli	}	}	}	116,9	105,8	119,3	127,7	144,5	—	89,1	149,9	69,8	82,2	80,5	
Aug.				114,2	98,0	116,9	131,2	—	85,4	159,8	75,2	81,4	81,4		
Sept.				109,4	93,1	109,0	114,0	—	85,3	166,9	79,7 <sup>8)</sup>	84,4	89,3		
Okt.				122,8	118,8	104,6	127,7	—	97,0	172,6	109,9 <sup>9)</sup>	89,2	104,3		
Nov.				126,4	114,7	108,9	140,7	—	104,6	180,5	134,8	87,9	126,3		
Dez.				119,3	101,3	114,9	—	—	102,6	182,9	135,4	91,4	136,6		
1970 Jan.	}	}	}	—	—	—	—	—	—	—	116,0	99,1	128,9 <sup>4)</sup>		
Febr.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,5	111,9	133,6
März.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	134,9	120,1	145,5
April				—	—	—	—	—	—	—	—	—	120,3	121,3	137,0
Mai				—	—	—	—	—	—	—	—	—	140,1	124,1	132,9
Juni				—	—	—	—	—	—	—	—	—	183,8	121,8	173,4

Land	Italien											
	Ministerium für die Handelsschifffahrt Rom <sup>10)</sup>											
Berechnende Stelle	Trampfahrt											
Einsatzart	Gesamt-index	Europa-fahrt zu-sammen	Getreide				Getreide, Zucker, Zink-konzentrat	Mais, Zucker, Erz	Getreide	Schwefelkies	Getreide, Kohle	
Indexgruppe			Große Seen	Ost-Kanada	US-Golf	La Plata						Nord-Pazifik
von Fahrtroute nach			Nordeuropa		Mittel-meer	Europa	Nord-europa	Nordeuropa	Mittel-meer	Nordeuropa		West-italien
Basis	1965 = 100											
1964 D	83 <sup>11)</sup>	89 <sup>11)</sup>	—	—	—	—	89 <sup>11)</sup>	—	—	—	87 <sup>11)</sup>	—
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D	89 <sup>11)</sup>	91 <sup>11)</sup>	—	—	—	—	101 <sup>11)</sup>	—	—	—	99 <sup>11)</sup>	—
1967 D	84 <sup>11)</sup>	87 <sup>11)</sup>	—	—	—	—	96 <sup>11)</sup>	—	—	—	89 <sup>11)</sup>	—
1968 D	95	87	73	75	82	80	83	73	97	103	92	113
1969 D	96	83	70	71	76	75	74	78	111	93	95	149
1969 Juli	86	79	64	62	89	61	84	93	118	102	97	—
Aug.	85	84	72	57	54	67	68	95	113	98	97	—
Sept.	87	78	89	73	81	76	66	63	—	91	97	—
Okt.	91	86	68	81	77	101	60	81	103	—	—	—
Nov.	102	96	92	93	79	83	74	89	119	93	—	—
Dez.	100	90	70	71	91	94	71	90	112	98	—	—
1970 Jan.	113	116	—	108	97	—	103	114	129	148	122	—
Febr.	138	144	—	128	129	124	120	—	138	182	—	—
März.	157	159	—	135	125	—	150	—	129	184	—	—
April	153	150	128	135	124	—	134	—	132	136	—	—
Mai	152	147	132	146	123	—	146	—	129	140	—	—
Juni	150	149	113	136	121	143	158	—	153	145	—	—

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

C. Schiffsindizes  
1. Indices der Seefrachtraten

Land		Italien														
Berechnende Stelle		Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart		Trampfahrt														
Indexgruppe		Erz			Erz, Phosphat	Kohle		Phosphat			Getreide	Kopra	Zucker		Erz	
von Fahrtroute nach		Brasilien	Indien	Westafrika	Westl. Mittelmeer, Nordafrika	Nord-europa		Afrika-fahrt zu-sammen	Nord-, Westafrika	Ostafrika, Rotes Meer	Amerika-fahrt zu-sammen	US-Golf	Philippinen	Karib. Inseln	Kuba	Brasilien
Basis		Europa	Nord-europa, Mittelmeer	Nordeuropa	Süd-amerika	West-italien		Süd-afrika	Indien, Ceylon		Brasilien	Vereinigte Staaten	Afrika	USNH, US-Golf		
		1965 = 100														
1964 D					89 <sup>a)</sup>	95 <sup>a)</sup>	101 <sup>b)</sup>				93 <sup>a)</sup>					85 <sup>a)</sup>
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D					96 <sup>a)</sup>	109 <sup>a)</sup>	90 <sup>a)</sup>				86 <sup>a)</sup>					68 <sup>a)</sup>
1967 D					72 <sup>a)</sup>	104 <sup>a)</sup>	80 <sup>a)</sup>				95 <sup>a)</sup>					99 <sup>a)</sup>
1968 D	81	109	76		—	144	89	111	—	111	90	92	75	93	—	97
1969 D	83	120	83	90	—	—	—	101	—	101	85	93	73	77	—	88
1969 Juli	53	—	84	62	—	—	—	101	—	101	89	93	—	72	—	99
Aug.	—	118	96	—	—	—	—	108	—	108	78	84	73	—	—	84
Sept.	73	—	79	—	—	—	—	103	—	103	84	85	74	81	—	90
Okt.	85	120	79	—	—	—	—	100	—	100	94	88	—	93	—	89
Nov.	80	139	—	112	—	—	—	—	—	—	97	94	—	—	—	85
Dez.	98	—	104	—	—	—	—	98	—	98	96	97	75	105	—	85
1970 Jan.	104	—	123	—	—	—	101	100	—	100	87	99	86	67	—	90
Febr.	150	—	157	—	—	—	—	104	—	104	117	113	99	180	—	114
März.	175	—	172	140	—	—	—	112	—	112	141	124	128	150	164	—
April.	172	227	154	—	—	—	—	—	—	—	134	127	—	122	—	100
Mai.	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127	115	105	145	—	122
Juni.	161	—	165	—	—	—	—	126	—	126	124	95	127	119	—	—

Land		Italien														
Berechnende Stelle		Ministerium für die Handelsschifffahrt, Rom <sup>1)</sup>														
Einsatzart		Trampfahrt														
Indexgruppe		Erz				Asien-/Australien-fahrt zu-sammen	Getreide		Reis	Getreide, Phosphat		Getreide, Schrott	Erz		Kohle	Kohle, Schrott
von Fahrtroute nach		Westl. Süd-amerika	Indien, Ostafrika	Westafrika	Türkei, Mittelmeer		La Plata	Australien	Süd-china	US-Golf		Nord-Pazifik	Südostafrika	Indien	Australien	US-Nordatlantik
Basis		1965 = 100														
1964 D						86 <sup>a)</sup>										
1965 D	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1966 D						88 <sup>a)</sup>										
1967 D						89 <sup>a)</sup>										
1968 D	83	73	107	124	106	175	137	126	87	115	99	109	94	111	84	
1969 D	85	74	96	74	100	139	116	133	78	99	98	102	95	99	79	
1969 Juli	96	75	100	—	95	134	—	—	71	84	88	112	—	97	80	
Aug.	72	75	86	74	90	—	—	—	128	77	80	102	87	86	76	
Sept.	103	66	89	—	99	—	—	—	130	82	122	95	108	93	71	
Okt.	106	—	—	—	99	—	—	—	131	78	—	112	—	89	83	
Nov.	113	—	—	—	111	150	116	136	89	107	131	115	89	103	78	
Dez.	—	—	118	—	114	145	—	—	131	87	140	123	118	96	91	
1970 Jan.	—	91	94	—	132	186	—	—	159	92	94	119	130	—	126	113
Febr.	109	86	—	—	154	216	—	—	181	128	—	125	147	—	138	147
März.	—	—	—	—	167	201	163	178	132	170	172	178	—	163	149	—
April.	153	—	170	—	167	229	156	—	132	—	156	172	175	178	142	—
Mai.	—	—	150	—	174	250	—	—	178	136	—	140	181	—	201	137
Juni.	157	—	—	—	175	249	—	—	130	—	162	—	175	183	151	—

Land		Italien										
Berechnende Stelle		Schiffahrtskommission der Vereinigten Italienischen Handelskammern, Rom										
Einsatzart		Trampfahrt (Küstenfahrt <sup>2)</sup> )										
Indexgruppe		Gesamt-index	Getreide	Holz	Bimsstein	Schwefel	Pozzulan-erde	Salz	Bauxit	Düngemittel	Zement	
Basis		1965 = 100										
1966 D		98,8	102,7	114,2	100,7	102,1	98,1	98,7	93,1	97,9	100,4	
1967 D		96,5	110,6	116,3	104,5	97,8	93,8	92,9	90,3	98,5	104,6	
1968 D		102,3	110,4	121,8	109,7	100,8	104,6	98,5	89,6	100,9	104,5	
1969 D		105,3	110,1	123,1	109,6	100,5	105,3	104,4	96,6	104,1	108,0	
1967 III. Vj.		95,1	110,6	114,4	104,3	95,2	91,1	90,8	88,5	99,3	105,1	
IV. Vj.		99,2	110,6	120,8	110,3	95,2	95,9	97,1	89,5	100,6	106,1	
1968 I. Vj.		103,4	110,6	120,8	113,8	98,9	104,1	98,7	90,5	103,9	109,3	
II. Vj.		100,6	110,6	122,1	108,4	98,9	104,5	95,4	86,5	99,8	100,6	
III. Vj.		100,5	110,1	122,1	108,1	99,7	104,8	96,9	86,2	94,9	103,0	
IV. Vj.		104,6	110,1	122,1	108,6	105,8	104,8	103,0	95,1	104,9	105,1	
1969 I. Vj.		104,2	110,1	122,1	109,5	102,9	104,8	102,3	91,4	103,5	105,8	
II. Vj.		104,3	110,1	122,1	109,0	98,9r	104,8	103,2	97,2	102,8	106,2	
III. Vj.		105,3	110,1	122,1	109,4	99,7	105,2	104,6	98,9	104,0	107,1	
IV. Vj.		107,6	110,1	126,0	110,4	100,5	106,2	107,4	98,9	106,2	113,0	
1970 I. Vj.		112,8	110,1	126,0	117,1	101,1	110,0	118,8	107,0	110,1	108,4	
II. Vj.		114,8	110,1	128,0	121,1	106,9	110,8	120,4	109,5	112,5	113,5	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

C. Schifffahrtsindizes  
I. Indices der Seefrachtraten

Land	COMECON-Länder												
Berechnende Stelle	Büro für Seefrachtkoordination des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Warschau												
Einsatzart	Trampfahrt												
Indexgruppe	Großtonnage (8000 und mehr tdw) <sup>a)</sup>								Tonnage mittl. Größe (2000—5500 tdw) <sup>b)</sup>				Küsten- tonnage <sup>c)</sup>
	Gesamt- index	Nord- europa	Mittel- meer	West- afrika	Indien	Nord- amerika	Mittel- amerika	Süd- amerika	Gesamt- index	Schwarz- m./ Mittelm.	Ostsee/ Nordsee	Weiß- meer	Gesamt- index
Basis	1964 = 100												
1965 D	110,0	107,2	107,6	109,4	108,7	111,0	110,5	114,6	102,2	102,4	101,7	101,4	101,9
1966 D	92,3	106,0	109,0	107,9	79,2	83,5	105,4	91,8	102,0	100,7	102,3	103,5	100,2
1967 D	100,5p	117,6p	129,2p	90,3p	65,0p	104,2p	114,0p	94,9p	102,8p	100,8p	104,3p	100,3p	104,1p
1968 D	114,3	121,1	146,8	105,2	78,2	86,6	109,2	99,5	122,0	121,1	119,9	132,8	124,1
1969 D	114,9	130,6	136,6	100,8	81,5	94,8	114,0	91,7	134,1	129,9	136,4	141,6	137,7
1969 Juli	107,8	122,8	126,1	110,9	77,7	76,9	121,2	92,6	130,4	125,1	130,1	144,8	128,8
Aug.	110,1	127,7	131,3	93,1	83,3	74,9	105,8	—	131,6	125,2	131,7	147,8	138,2
Sept.	117,2	129,8	140,1	89,6	80,8	94,0	131,1	—	133,1	127,4	129,4	156,3	137,9
Okt.	115,3	135,3	130,7	102,2	80,3	97,5	119,0	—	136,2	122,9	151,1	—	148,7
Nov.	119,3	148,2	125,5	102,0	83,1	114,1	—	107,9	151,5	136,1	168,9	—	177,3
Dez.	125,4	138,1	145,2	—	94,3	140,9	—	80,1	162,7	155,5	170,8	—	193,2
1970 Jan.	132,1	123,8	149,2	141,9	106,6	145,0	142,7	123,8	148,1	149,3	146,6	—	144,6
Febr.	146,6	143,7	155,5	142,2	111,7	198,7	153,7	143,3	145,2	150,0	139,7	—	138,8
März	156,1	173,8	160,7	156,5	127,0	186,8	132,5	—	151,2	150,5	159,9	—	138,6
April	163,8	175,2	148,8	152,3	134,4	181,1	196,5	200,0	154,9	152,8	149,3	—	141,6
Mai	172,6	174,2	175,0	186,3	133,0	144,7	237,0	197,8	165,7	173,0	157,5	—	142,3
Juni	174,5	161,6	193,3	132,0	144,1	—	214,8	191,6	162,2	158,9	165,8	—	149,3

Land	Sowjetunion															
Berechnende Stelle	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau															
Einsatzart	Trampfahrt															
Indexgruppe	Gesamt- index	ab Nordmeerhäfen					ab Ostseehäfen									
		Getreide	Holz	Erz	Kohle	Zement	Dünge- mittel	Eisen und Stahl	zusam- men	Schnitt- holz	Apatit	zusam- men	Schnitt- holz	Kohle	Dünge- mittel	Eisen und Stahl
Basis	1960 = 100															
1964 D	106,4	101,4	109,8	88,0	103,3	120,0	103,4	97,6	110,4	109,7	106,0	108,0	111,4	103,3	94,9	97,6
1965 D	106,9	107,6	110,7	99,5	100,6	141,0	104,1	89,3	110,3	110,6	107,5	103,5	108,3	100,6	93,6	89,3
1966 D	107,6	100,1	110,7	100,0	99,4	139,2	108,1	82,9	111,8	112,2	111,7	102,7	107,7	99,4	—	82,9
1967 D	111,7p	113,4p	111,6p	103,8p	103,9p	147,5p	159,3p	81,8p	116,4p	111,7p	177,6p	103,5p	110,4p	103,9p	—	81,8p
1968 D	113,9	110,9	123,1	101,6	96,1	—	105,6	85,0	118,9	121,0	109,7	111,3	124,3	96,1	—	85,0
1969 D	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1969 Juli	126,5	—	131,0	121,4	105,8	136,7	—	—	132,9	132,9	—	122,8	131,1	105,8	—	—
Aug.	134,4	—	139,5	119,4	—	140,2	—	116,3	143,1	143,1	—	128,5	130,8	—	—	116,3
Sept.	140,1	—	147,2	—	127,3	—	128,6	119,1	144,5	150,4	128,6	133,6	139,3	127,3	—	119,1
Okt.	133,1	112,7	139,6	125,5	129,4	—	—	136,2	—	—	—	136,3	139,6	129,4	—	136,2
Nov.	154,8	—	153,3	—	133,4	—	176,9	161,7	176,9	—	176,9	148,5	153,3	133,4	—	161,7
Dez.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1970 Jan.	137,0	125,3	138,5	—	—	145,5	—	—	—	—	—	138,5	138,5	—	—	—
Febr.	126,9	123,0	126,8	—	—	—	—	—	—	—	—	128,8	126,8	—	—	—
März	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
April	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Juni	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Land	Sowjetunion								Vereinigte Staaten von Amerika					
	Ministerium für die Handelsschifffahrt, Moskau								Maritime Research Inc., New York					
Einsatzart	Trampfahrt				Tankerfahrt				Trampfahrt					
	ab Schwarzmeerhäfen				ab Schwarzmeerhäfen				Gesamt- index	Getreide	Zucker	Holz	Erz	Kohle
zu- sammen	Getreide	Erz	Zement	zu- sammen	Rohol 11 000 bis 23 000 t	über 23 000 t	Erdöl- Produkte							
Basis	1960 = 100								Intascale = 100					
1964 D	97,6	101,4	88,0	120,0	70,6	70,6	88,5	43,4	45,4	45,9	56,7	45,6	35,9	
1965 D	108,1	107,6	99,5	141,0	69,4	74,2	52,9	45,3	48,9	47,4	59,6	46,7	35,7	
1966 D	105,7	100,1	100,1	139,2	77,1p	72,2	57,0	43,4	45,6	47,4	59,3	46,9	34,4	
1967 D	114,2p	113,4p	103,8p	147,5p	160,6p	154,9p	129,7p	43,1	46,5	46,9	58,1	47,1	33,0	
1968 D	106,7	110,9	101,6	—	104,6	103,0	105,6	42,2	44,3	47,3	—	48,4	32,8	
1969 D	...	...	...	...	...	...	...	40,9	41,1	47,3	—	48,8	32,7	
1969 Juli	124,5	—	121,4	136,7	69,4	75,0	63,8	40,3	39,5	47,3	—	48,8	32,7	
Aug.	124,0	—	119,8	140,2	—	—	—	40,3	39,6	47,4	—	49,0	32,6	
Sept.	—	—	—	—	81,8	85,0	78,7	40,7	40,6	47,4	—	49,0	32,5	
Okt.	120,7	112,7	125,5	—	84,3	83,7	85,0	41,0	41,2	47,5	—	49,1	32,9	
Nov.	—	—	—	—	—	—	—	41,2	41,4	47,4	—	49,1	33,1	
Dez.	—	—	—	—	—	—	—	41,7	42,6	47,6	—	49,1	33,3	
1970 Jan.	131,4	125,3	—	145,5	—	147,5	—	43,5	45,8	47,9	—	49,6	34,3	
Febr.	128,0	128,0	—	—	—	—	—	46,4	50,4	48,2	—	50,3	36,9	
März	...	...	...	...	...	...	...	49,4	54,7	49,0	—	51,7	40,2	
April	...	...	...	...	...	...	...	50,8	57,6	49,2	—	52,2	40,6	
Mai	...	...	...	...	...	...	...	51,9	59,7	49,6	—	52,3	41,2	
Juni	...	...	...	...	...	...	...	51,5	58,7	49,6	—	52,5	41,1	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

## C. Schiffsindexe 2. Sonstige Schiffsindexe

Land	Großbritannien															
Berechnende Stelle	London Tanker Brokers' Panel, London															
Indexart	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>1)</sup>															
Darstellungsform	Gewogene Maßzahlen Intascale, ab 15. 9. 69 Worldscale = 100								Raten in s. d. je 2240 lbs							
	alle Fahrtrouten				Venezuela/Niederl. Indien				Persischer Golf Wilhelmshaven				Algerien/Tunesien			
Fahrtroute von nach	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2	GP	MR	LR 1	LR 2
1964	78,60	68,92	63,70	—	27,1	23,9	22,0	—	45,11	41,1	38,6	—	17,0	14,11	13,10	—
1965	80,93	70,11	59,14	—	27,11	24,2	20,5	—	47,1	41,8	36,2	—	17,6	15,2	12,10	—
1966	79,40	68,47	56,27	—	27,5	23,7	19,5	—	46,3	40,10	34,9	—	16,10	14,6	11,11	—
1967	94,55	84,57	69,02	—	32,7	29,2	23,10	—	67,7 <sup>2)</sup>	60,9 <sup>2)</sup>	50,0 <sup>2)</sup>	—	20,0	17,11	14,7	—
1968	99,71	92,33	74,56	62,55 <sup>3)</sup>	35,5	32,9	26,6	22,2 <sup>3)</sup>	82,6	76,5	61,9	51,10 <sup>3)</sup>	21,9	20,2	16,3	13,8 <sup>3)</sup>
1969	84,09 <sup>4)</sup>	81,70 <sup>4)</sup>	63,47 <sup>4)</sup>	57,14 <sup>4)</sup>	29,10	29,0	22,6	20,3	62,11	61,2	47,6	42,9	18,4	17,10	13,10	12,6
1969																
16. April—15. Mai ..	78,8	70,6	62,1	56,9	28,0	25,1	22,1	20,2	65,3	58,6	51,6	47,2	17,2	15,5	13,7	12,5
16. Mai—15. Juni ..	78,9	67,6	60,4	54,8	28,0	24,0	21,5	19,5	65,5	56,0	50,1	45,5	17,3	14,9	13,2	12,0
16. Juni—15. Juli ..	81,9	67,9	59,2	53,8	29,1	24,1	21,0	19,1	68,0	56,4	49,2	44,8	17,11	14,10	12,11	11,9
16. Juli—15. Aug. ..	86,4	71,5	61,0	54,7	30,8	25,5	21,8	19,5	71,9	59,4	50,8	45,5	18,10	15,7	13,4	11,11
16. Aug.—15. Sept. ..	86,5	73,8	63,0	56,4	30,8	26,2	22,4	20,0	71,7	61,1	52,2	46,8	18,11	16,1	13,9	12,4
16. Sept.—15. Okt. ..	97,2 <sup>5)</sup>	84,3 <sup>5)</sup>	69,8 <sup>5)</sup>	63,3 <sup>5)</sup>	30,9	26,8	22,1	20,1	72,9	63,2	52,4	47,6	18,9	16,3	13,5	12,2
16. Okt.—15. Nov. ..	102,8	89,6	71,6	65,6	32,7	28,4	22,8	20,9	76,11	67,1	53,8	49,2	19,9	17,3	13,9	12,8
16. Nov.—15. Dez. ..	110,6	97,4	75,3	67,5	35,0	30,10	23,10	21,5	82,9	72,11	56,5	50,7	21,3	18,9	14,6	13,0
16. Dez.—15. Jan. ..	115,4	102,2	78,6	68,9	36,7	32,4	24,11	21,10	86,4	76,6	58,11	51,8	22,3	19,8	15,2	13,3
1970																
16. Jan.—15. Febr. ..	111,7	102,2	78,0	69,4	35,4	32,4	24,8	22,0	83,7	76,6	58,5	52,0	21,6	19,8	15,0	13,4
16. Febr.—15. März ..	111,3	100,2	78,0	69,6	35,3	31,9	24,8	22,0	83,3	75,0	58,5	52,2	21,5	19,3	15,0	13,5
16. März—15. April ..	113,5	105,2	82,0	72,2	35,11	33,4	26,0	22,10	84,11	78,8	61,5	54,1	21,10	20,3	15,9r	13,11
16. April—15. Mai ..	117,2	107,4	82,2	73,0	37,1	34,0	26,0	23,1	87,9	80,5	61,8	54,9	22,7	20,8	15,10	14,1
16. Mai—15. Juni ..	118,4	105,0	80,0	72,4	37,6	33,3	25,7	22,11	88,3	78,8	60,8	54,4	22,10	20,3	15,7	13,11
16. Juni—15. Juli ..	124,1	110,4	82,0	73,5	39,4	35,5	26,0	23,3	92,11	82,8	61,6	55,2	23,11	21,3	15,9	14,2

Land	Großbritannien					Norwegen		Vereinigte Staaten						
Berechnende Stelle	Chamber of Shipping, London					Norwegian Shipp News, Oslo		Maritime Research Inc., New York						
Indexart	Indices der Zeitcharterraten für Trampschiffe in periodischer Beschäftigung													
Indexgruppe	bis 24 Monate (12000/25000 t dw) <sup>1)</sup>		bis 24 Monate <sup>2)</sup>			bis 12 Monate (10000/25000 t dw) <sup>3)</sup>		bis 1 Monat	1 bis 2	2 bis 3 Monate		mehr als 6		
			Gesamt-index	9000/16000 t dw	20000/40000 t dw	über 40000 t dw								
Basis	1964 = 100		1968 = 100					Juli 1965 bis Juni 66 = 100		1951 = 100				
1964 D	100,0	—	86	—	—	—	88,3	54,1	41,8	48,4	48,4	—		
1965 D	117,5	—	97	—	—	—	99,0	61,3	48,6	57,5	55,2	—		
1966 D	108,2	—	95	—	—	—	88,7	53,8	49,0	55,2	53,1	—		
1967 D	115,1	—	94	—	—	—	88,8	40,3	49,8	56,2	55,3	—		
1968 D	115,4	100	100	100	100	100	92,6	50,6	47,5	57,0	55,2	—		
1969 D	114,2	102p	99p	98p	106p	—	89,5	47,3	49,0	58,1	56,6	—		
1969 Juli														
Aug.	114,8	} 99	100	96	100	—	89,7	39,8	49,3	56,2	55,8	—		
Sept.	109,4						89,3	41,6	50,0	58,1	58,2	—		
Okt.	110,0						87,1	50,2	51,8	55,3	60,2	—		
Nov.	115,0						92,4	53,4	50,3	59,7	59,0	—		
Dez.	119,5						92,9	51,5	52,6	58,0	56,6	—		
1970 Jan.	120,0	94,3	52,4	52,4	59,6	56,4	—							
1970 Jan.														
Febr.	123,4	} 148	119	146	164	—	105,2	59,9	57,0	63,4	61,7	—		
März	146,5						108,0	69,6	67,1	77,4	65,2	—		
April	175,7						114,1	80,5	79,9	87,6	72,6	—		
Mai	174,4						120,1	84,9	79,3	93,2	71,0	—		
Juni	190,7						131,9	93,7	80,7	97,4	78,0	—		
Juli	174,4						133,1	93,7	87,7	94,5	77,4	—		

Land	Großbritannien				Frankreich			Bundesrepublik Deutschland						
Berechnende Stelle	Fairplay, London				Barry Rogliano Salles (Ventes), Paris			Statist. Bundesamt, Wiesbaden						
Indexart	Preismaßzahlen für Neubautonnage <sup>1)</sup>				Preismaßzahlen für Zweithandtonnage									
Indexgruppe	Standard-Motorschiff 11000/13000 t dw		Bulk-Carrier 25000 t dw <sup>10)</sup>		Zur Wiederverwendung bestimmt <sup>11)</sup>			Zum Abbruch bestimmt <sup>12)</sup>						
	Baupreis	Übergabepreis	Baupreis	Übergabepreis	Liberty-Schiff Baujahr 43/45 10500/10999 t dw	Motorschiff Baujahr 1958 12500 t dw	Motortanker Baujahr 52/53 18500 t dw	Trockenfrachter in			Tanker in			
Basis	1962 = 100				1962 = 100			1962 = 100						
1964 D	101,5	107,4	101,5	106,3	118,3	99,0	66,6	127,0	108,6	97,0	131,9	147,3	—	
1965 D	103,2	105,9	99,8 <sup>9)</sup>	102,6 <sup>10)</sup>	130,2	111,1	55,3	131,6	131,3	110,0	138,8	143,6	115,6	
1966 D	106,9	108,2	103,7	100,5	157,7	117,0	40,2	129,5	120,2	106,4	107,9	135,2	127,0	
1967 D	110,3	110,6	107,2	106,7	139,7	104,0	49,6	106,4	102,3	99,6	120,3	113,2	103,7	
1968 D	114,7	112,9	115,2	114,9	101,4	104,0	36,5	110,6	95,4	114,7	138,8	149,6	111,1	
1969 D	120,8	123,5	139,4	—	81,4r <sup>13)</sup>	94,2	33,1	167,8	123,3	135,7	139,9	159,2	138,8	
1969 Juli														
Aug.	} 124,2	129,4	148,7	—	} 85,8	102,6	37,8	203,8	119,2	143,4	131,4	.	171,5	139,7
Sept.													171,5	142,4
Okt.													164,9	161,2
Nov.													131,9	183,1
Dez.													193,5	174,1
1970 Jan.														
Febr.	} 132,0	141,2	185,8	—	} 74,4	97,8	54,8	.	159,0	178,8	164,8	.	185,1	174,1
März													177,0	165,3
April													176,9	174,1
Mai													176,9	191,5
Juni													185,9	197,5

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

**V. Luftverkehr**  
**A. Personenverkehr**  
**Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen**  
(HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

**DM**

Von Frankfurt (Main) nach	Flug- Klasse <sup>1)</sup>	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
		Durchschnitt														Juni
<b>Europa</b>																
Belgien	Brüssel	I HF	106	109	109	109	107	112	116	117	117	117	117	117	124	118
		Spar HF	77	80	80	80	77	80	82	83	83	83	83	84	88	84
		Spar HR a)	.	115	115	115	111	115	123	126	126	126	131	132	—	—
Bulgarien	Sofia	I HF	.	.	.	.	543	538	538	538	572	583	583	583	573	534
		Spar HF	.	.	.	.	394	391	391	391	415	423	423	423	415	387
Dänemark	Kopenhagen	I HF	262	272	277	279	270	279	290	293	293	293	299	301	331	305
		Spar HF	194	206	212	213	207	213	221	224	224	224	230	233	235	221
		Spar HR b)	257 <sup>2)</sup>	266 <sup>2)</sup>	.	.	.	.	1 315	309	322	324	346	361	369	366
Deutschland	Berlin	I HF	111	111	111	111	111	111	111	111	111	112	112	112	112	117
		Spar HF	89	90	93	93	93	93	86	84	84	84	84	84	84	89
		Spar HR c)	130 <sup>2)</sup>	132 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	136 <sup>2)</sup>	131	133	136	136	136	136	136	136	146
	Bremen	I HF	136	128	128	128	127	120	120	120	120	122	123	130	135	155
		Spar HF	102	102	102	102	97	74	79	79	79	81	82	87	90	103
	Düsseldorf	I HF	66	62	62	62	62	62	62	62	62	85	93	98	103	119
		Spar HF	50	50	50	50	48	39	42	42	42	57	62	66	69	79
	Hamburg	I HF	136	128	128	128	131	132	128	128	128	139	142	151	156	179
		Spar HF	102	102	102	102	102	86	87	87	87	93	95	101	104	119
	Hannover	I HF	92	86	86	86	86	85	85	85	85	101	106	112	117	134
		Spar HF	69	69	69	69	66	53	57	57	57	68	71	75	78	89
	München	I HF	94	88	88	88	88	85	85	85	85	105	112	119	124	143
		Spar HF	70	70	70	70	70	68	62	66	66	73	75	80	83	95
	Nürnberg	I HF	54	50	50	50	50	50	50	50	50	71	78	83	87	101
		Spar HF	40	40	40	40	39	36	38	38	38	49	52	56	58	67
	Stuttgart	I HF	54	50	50	50	50	50	50	50	50	64	69	74	78	90
		Spar HF	40	40	40	40	39	33	35	35	35	43	46	50	52	60
Finnland	Helsinki	I HF	484	494	499	541	546	567	578	581	581	581	581	581	570	531
		Spar HF	416	424	429	430	416	430	438	441	441	441	441	441	433	404
		Spar HR a <sup>4)</sup>	.	.	.	.	.	631	645	645	653	653	669	680	682	696
Frankreich	Paris	I HF	134	141	143	143	144	162	173	175	175	175	175	181	171	
		Spar HF	103	109	110	110	108	121	129	130	135	136	136	136	139	131
Griechenland	Athen	I HF	708	708	708	708	680	674	674	674	674	674	674	674	662	617
		Spar HF	536	536	536	536	516	511	511	511	511	511	511	511	512	467
		Spar HR a)	718 <sup>5)</sup>	.	.	858 <sup>5)</sup>	817 <sup>5)</sup>	817 <sup>5)</sup>	846 <sup>4)</sup>	830 <sup>4)</sup>	779 <sup>4)</sup>	766 <sup>4)</sup>	766 <sup>4)</sup>	766 <sup>4)</sup>	708 <sup>4)</sup>	645 <sup>4)</sup>
Groß- britannien	London	I HF	233	243	245	245	237	245	249	250	252	252	252	269	257	
		Spar HF	182	188	189	189	183	189	189	189	191	191	191	191	195	184
Italien	Mailand	I HF	217	225	225	225	218	226	226	226	226	226	226	222	207	
		Spar HF	153	164	164	164	159	164	164	164	164	164	164	161	150	
		Spar HR a)	255 <sup>4)</sup>	265 <sup>4)</sup>	252 <sup>4)</sup>	247 <sup>4)</sup>	236 <sup>4)</sup>	247	252	254	254	254	254	250	233	
	Rom	I HF	318	330	330	330	320	330	330	330	330	330	330	324	302	
		Spar HF	231	240	240	240	232	240	240	240	240	240	240	240	220	
		Spar HR a)	.	.	360 <sup>4)</sup>	360 <sup>4)</sup>	343 <sup>4)</sup>	360	369	372	372	372	372	365	341	
Jugoslawien	Belgrad	I HF	414	414	414	414	393	403	399	397	397	397	397	390	364	
		Spar HF	301	301	301	301	283	289	281	278	278	278	278	275	257	
		Spar HR a)	434	434	434	422	405	418	418	418	418	418	414	412	405	377
Luxemburg	Luxemburg	I HF	.	.	.	.	.	.	83	83	83	83	83	82	91	
		Spar HF	.	.	.	.	.	60 <sup>3)</sup>	61	60	60	60	60	64	73	
Niederlande	Amsterdam	I HF	112	116	116	116	114	119	123	124	124	124	124	127	120	
		Spar HF	81	85	85	85	82	85	87	87	87	87	87	87	88	
		Spar HR a)	.	.	.	120 <sup>3)</sup>	117	121	128	130	130	137	132	142	159	
Norwegen	Oslo	I HF	377	387	392	394	390	406	422	427	427	427	433	435	466	446
		Spar HF	310	322	327	328	318	328	341	345	345	345	351	354	357	336
		Spar HR b)	411a <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	—	475 <sup>3)</sup>	482	484	506	521	532	520
Österreich	Wien	I HF	207	210	210	210	204	210	210	210	210	210	211	229	221	
		Spar HF	151	153	153	153	148	153	153	153	153	153	153	154	161	152
Polen	Warschau	I HF	.	.	.	.	.	343	343	343	343	343	344	338	315	
		Spar HF	.	.	.	.	.	280	280	280	280	280	281	276	257	
Portugal	Lissabon	I HF	534	543	543	543	522	517	531	535	535	535	535	536	490	
		Spar HF	395	402	402	402	386	382	385	386	386	386	386	386	379	354
		Spar HR a)	.	.	.	636	611	605	605	605	605	605	605	608	595	554
Rumänien	Bukarest	I HF	.	.	.	.	.	608	608	608	589	583	583	573	534	
		Spar HF	.	.	.	.	.	442	442	442	428	423	423	423	415	387
Sowjetunion	Moskau	I HF	.	882	787	783	783	783	783	783	772	768	768	754	703	
		Spar HF	.	789	657	652	627	621	621	621	621	612	609	610	599	558
Spanien	Barcelona	I HF	333	346	346	346	336	334	334	334	334	334	334	328	306	
		Spar HF	242	252	252	252	245	244	244	244	244	244	244	240	224	
		Spar HR a)	.	.	337 <sup>3)</sup>	377	362	359	373	373	378	378	378	378	371	346
	Madrid	I HF	410	417	417	417	401	398	409	412	412	412	412	405	377	
		Spar HF	304	309	309	309	297	294	302	305	305	305	305	299	279	
		Spar HR a)	.	.	464 <sup>3)</sup>	464	446	442	465	473	473	473	473	464	433	
Schweden	Stockholm	I HF	377	387	392	394	390	406	422	427	427	427	433	435	466	446
		Spar HF	310	322	327	328	318	328	341	345	345	345	351	354	357	336
		Spar HR b)	.	.	.	.	.	475 <sup>3)</sup>	475	482	484	506	521	532	520	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43.

## A. Personenverkehr

### Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

(HF = Hinflug, HR = Hin- und Rückflug)

DM

Von Frankfurt (Main) nach		Flug- Klasse <sup>1)</sup>	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
			Durchschnitt													Juni	
<b>noch: Europa</b>																	
Schweiz	Genf	I HF	180	176	174	174	169	174	174	174	174	174	174	174	174	172	
		Spar HF	131	131	131	131	127	132	132	132	132	132	132	132	132	135	127
	Zürich	I HF	126	126	126	126	122	126	126	126	126	126	126	126	126	130	
		Spar HF	92	92	92	92	89	92	92	92	92	92	92	92	94	89	
Tschecho- slowakei	Prag	I HF	292	299	296	292	281	278	278	278	227	210	210	211	207	193	
		Spar HF	212	212	212	212	204	202	202	202	165	153	153	154	151	141	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	303 <sup>2)</sup>	261	261	261	261	256	239	
Türkei	Istanbul	I HF	825	830	830	830	798	791	791	791	791	791	791	791	777	724	
		Spar HF	603	608	608	608	585	580	579	579	580	580	580	580	570	531	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	949 <sup>2)</sup>	927	927	884	869	869	803	732	
Ungarn	Budapest	I HF	370	370	370	370	356	353	353	353	353	353	353	353	347	323	
		Spar HF	269	269	269	269	255	251	256	256	256	256	256	256	252	235	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	436 <sup>2)</sup>	436	455	371	
<b>Afrika</b>																	
Ägypten	Kairo	I HF	1153	1179	1188	1188	1142	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036	
		Spar HF	788	806	812	812	780	773	773	773	773	773	773	773	774	760	708
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	1029 <sup>2)</sup>	1029	1010	990	990	991	973	907	
Aethiopien	Addis Abeba	I HF	.	1929	1929	1979	2046	2028	2028	2028	2028	2028	2028	1991	1856		
		Spar HF	.	1388	1388	1406	1402	1389	1389	1389	1389	1389	1389	1390	1272		
Kanarische Inseln	Las Palmas	I HF	.	.	.	.	.	610 <sup>2)</sup>	680	680	691	695	695	695	682	636	
		Spar HF	.	.	.	.	.	472 <sup>2)</sup>	528	529	538	541	541	541	531	495	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	820	820	820	820	820	820	805	750	
Kenia	Nairobi	I HF	2188	2311	2352	2411	2486	2464	2464	2464	2464	2464	2464	2465	2420	2255	
		Spar HF	1565	1582	1596	1574	1436	1423	1423	1423	1423	1423	1423	1423	1397	1302	
Libyen	Tripolis	I HF	—	655 <sup>2)</sup>	655	655	630	624	624	624	624	624	624	624	613	571	
		Spar HF	.	449	454	454	437	433	433	433	433	433	433	433	425	396	
Südafrik. Union	Johannesburg	I HF	2447	2588	2635	2711	2825	2800	2800	2800	2800	2800	2800	2801	2750	2563	
		Spar HF	1706	1768	1788	1744	1549	1535	1535	1535	1535	1535	1535	1535	1507	1405	
Tunesien	Tunis	I HF	.	.	421 <sup>2)</sup>	418	417	437	437	437	437	437	437	437	429	400	
		Spar HF	.	.	358 <sup>2)</sup>	354	342	353	353	353	353	353	353	354	348	324	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	569	569	550	521	
<b>Asien</b>																	
Indien	Bombay	I HF	2185	2223	2312	2379	2396	2375	2375	2375	2375	2375	2375	2375	2392	2173	
		Spar HF	1509	1529	1591	1606	1526	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1513	1486	1384
	Kalkutta	I HF	2429	2470	2559	2623	2622	2599	2599	2599	2599	2599	2599	2599	2552	2378	
		Spar HF	1709	1729	1791	1806	1718	1703	1703	1703	1703	1703	1703	1703	1672	1558	
Iran	Abadan	I HF	1529	1556	1565	1565	1571	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1551	1446	
		Spar HF	1094	1112	1118	1118	1091	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1067	995
	Teheran	I HF	1623	1650	1659	1659	1594	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1580	1551	1446	
		Spar HF	1118	1135	1141	1141	1097	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1067	995
Israel	Tel Aviv	I HF	1144	1179	1232	1247	1199	1188	1146	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036	
		Spar HF	815	812	843	853	819	812	783	773	773	773	773	774	760	708	
Japan	Tokio	I HF	4058	4243	4421	4526	4544	4503	4503	4503	4503	4503	4503	4503	4422	4121	
		Spar HF	2799	2888	2997	2979	2735	2711	2711	2711	2711	2711	2711	2711	2662	2481	
Libanon	Beirut	I HF	1153	1179	1188	1188	1142	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1132	1112	1036	
		Spar HF	788	806	812	812	780	773	773	773	773	773	773	774	760	708	
		Spar HR a)	.	.	.	.	.	.	1029 <sup>2)</sup>	1029	1010	990	990	991	977	907	
Thailand	Bangkok	I HF	8070	8229	8370	8452	8470	8439	8439	8439	8439	8439	8439	8439	8377	8147	
		Spar HF	2129	2209	2297	2258	2001	1983	1983	1983	1983	1983	1983	1983	1947	1815	
<b>Australien und Ozeanien</b>																	
Australischer Bund	Sydney	I HF	3893	4034	4264	4396	4385	4346	4346	4346	4346	4346	4346	4346	4211	3977	
		Spar HF	2334	2940	3055	3046	2792	2767	2767	2767	2767	2767	2767	2767	2681	2532	
<b>Amerika<sup>3)</sup></b>																	
Argentinien	Buenos Aires	I HF	3218	3345	3369	3369	3237	3208	3133	3108	3108	3108	3108	3108	2941	2705	
		Spar HF	2361 <sup>2)</sup>	2411	2428	2428	1976	1884	1884	1884	1884	1884	1884	1884	1783	1640	
Brasilien	Rio de Janeiro	I HF	3073	3198	3222	3222	33096	3068	2993	2968	2968	2968	2968	2968	2806	2581	
		Spar HF	2235	2285	2302	2302	11778	1672	1672	1672	1672	1672	1672	1672	1642	1530	
Kanada	Montreal	I HF	1824	1892	1954	12162	2131	2112	2012	1712	1612	1612	1612	1612	1562	1446	
		Spar HF	1358	1238	1344	11350	1196	1184	1156	997	944	944	944	944	935	875	
Mexiko	Mexico City	I HF	2401	2436	2471	2478	22623	2600	2600	2375	2300	2300	2300	2300	2258	2105	
		Spar HF	1794	1769	1760	1731	11699	1634	1634	1576	1540	1540	1540	1540	1512	1410	
Vereinigte Staaten	New York	I HF	1883	1951	2016	12221	2188	2168	2093	1768	1668	1668	1668	1668	1638	1545	
		Spar HF	1379	1458	1512	11448	1259	1248	1235	1097	1044	1044	1044	1044	1026	1106	
		Spar HR b)	2074 <sup>2)</sup>	2074 <sup>2)</sup>	—	11788 <sup>2)</sup>	1734	1703	1711	1559	1570	1479	1440	1440	1434	1538	
	San Francisco	I HF	2486 <sup>2)</sup>	2618	2687	2700	12916	2911	2841	2438	2312	2312	2312	2312	2294	2178	
		Spar HF	1794 <sup>2)</sup>	1839	1945	1815	11789	1799	1798	1616	1565	1574	1574	1574	1555	1443	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43.

## B. Güterverkehr

### 1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
			Durchschnitt								Juni
<b>Europa</b>											
Belgien	Brüssel	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88	
		ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66	
Dänemark	Kopenhagen	unter 45	2,12	2,12	2,16	2,24	2,27	2,36	2,35	2,27	
		ab 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,70	1,76	1,75	1,68	
Deutschland	Berlin	unter 45	1,08	1,08	1,08	1,11	1,10	1,08	1,07	1,07	
		ab 45	0,72	0,72	0,72	0,72	0,71	0,72	0,71	0,73	
	500		ab 500	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,62
			ab 1000	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40	0,40
	Bremen		unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,29	1,15	1,17
			ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,01	0,87	0,88
	Düsseldorf		unter 45	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,66
			ab 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,44	0,52	0,51
	Hamburg		unter 45	1,36	1,36	1,36	1,36	1,35	1,31	1,35	1,35
			ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,07	1,03	1,03	1,02
	München		unter 45	0,88	0,88	0,88	0,88	0,86	0,84	1,03	1,02
			ab 45	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,65	0,79	0,77
Stuttgart		unter 45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,46	0,45	0,55	0,55	
		ab 45	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,36	0,40	0,40	
Finnland	Helsinki	unter 45	3,92	3,92	4,03	4,24	4,29	4,29	4,41	4,25	
		ab 45	2,96	2,96	3,03	3,16	3,20	3,20	3,30	3,18	
Frankreich	Paris	unter 45	1,04	1,04	1,05	1,08	1,10	1,16	1,15	1,10	
		ab 45	0,80	0,80	0,81	0,84	0,85	0,88	0,87	0,84	
Großbritannien	London	unter 45	1,60	1,60	1,63	1,68	1,71	1,77	1,77	1,79	
		ab 45	1,20	1,20	1,23	1,28	1,29	1,32	1,33	1,35	
Italien	Rom	unter 45	2,12	2,12	2,15	2,20	2,20	2,20	2,19	2,12	
		ab 45	1,60	1,60	1,61	1,64	1,64	1,64	1,63	1,57	
Niederlande	Amsterdam	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,89	0,88	0,88	
		ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66	
Norwegen	Oslo	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,31	3,28	3,25	3,11	
		ab 45	2,36	2,36	2,40	2,48	2,47	2,44	2,42	2,34	
Österreich	Wien	unter 45	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35	
		ab 45	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,03	0,99	
Portugal	Lissabon	unter 45	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,32	3,15	
		ab 45	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,49	2,38	
Spanien	Madrid	unter 45	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,61	2,49	
		ab 45	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,97	1,87	
Schweden	Stockholm	unter 45	3,16	3,16	3,21	3,32	3,36	3,48	3,46	3,37	
		ab 45	2,40	2,40	2,44	2,52	2,55	2,64	2,62	2,53	
Schweiz	Zürich	unter 45	0,84	0,84	0,87	0,92	0,92	0,90	0,88	0,88	
		ab 45	0,64	0,64	0,65	0,68	0,68	0,68	0,68	0,66	
Türkei	Istanbul	unter 45	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,30	5,05	
		ab 45	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	4,00	3,81	
<b>Afrika</b>											
Ver. Arab. Rep. (Ägypten)	Kairo	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75	
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32	
Kongo	Kinshasa	unter 45	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,76	11,55	10,76	
		ab 45	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,84	8,88	8,09	
Ghana	Accra	unter 45	11,04	11,04	10,96	10,80	10,80	10,80	10,60	9,88	
		ab 45	8,28	8,28	8,23	8,12	8,12	8,09	7,93	7,39	
Marokko	Casablanca	unter 45	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,50	3,40	
		ab 45	2,56	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,63	2,56	
Südafrika	Johannesburg	unter 45	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,80	15,69	15,15	
		ab 45	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,84	11,76	11,38	
<b>Asien</b>											
Birma	Rangun	unter 45	17,27	17,36	17,36	17,36	17,36	17,34	17,01	15,85	
		ab 45	12,94	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	12,77	11,90	
Ceylon	Colombo	unter 45	14,52	14,60	14,60	14,60	14,60	14,58	14,30	13,32	
		ab 45	10,90	10,96	10,96	10,93	10,92	10,92	10,72	9,99	
Hongkong	Victoria	unter 45	22,93	23,04	23,04	23,04	23,04	23,04	22,73	21,52	
		ab 45	17,20	17,28	17,28	17,28	17,28	17,28	17,05	16,14	
		ab 300	15,72	15,72	15,72	15,72	15,88	14,36	14,01	13,16	
		ab 400	14,64	14,64	14,64	14,64	14,33	13,40	13,16	12,26	
Indien	Bombay	unter 45	13,84	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	10,87	
		ab 500	13,84	13,84	13,84	13,84	13,84	13,48	12,40	10,87	
	Kalkutta	unter 45	13,09	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04	
		ab 45	9,83	9,88	9,88	9,88	9,88	9,88	9,70	9,04	
Indonesien	Djakarta	unter 45	14,29	14,36	14,36	14,36	14,36	14,36	14,10	13,14	
		ab 45	10,71	10,76	10,76	10,76	10,76	10,76	10,56	9,84	
Irak	Basra	unter 45	20,26	20,36	20,36	20,36	20,36	20,36	19,99	18,63	
		ab 45	15,20	15,28	15,28	15,28	15,28	15,28	15,00	13,98	
Iran	Teherán	unter 45	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	7,99	7,72	
		ab 45	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,04	6,00	5,78	
Israel	Tel Aviv	unter 45	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,24	9,18	8,89	
		ab 45	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,91	6,66	
Japan	Tokio	unter 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49	
		ab 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,40	4,10	
		unter 45	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	27,04	26,66	25,18	
		ab 45	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,28	20,00	18,89	
		ab 100	19,08	19,08	19,08	19,08	18,91	18,40	18,13	17,09	
		ab 200	17,08	17,08	17,08	17,08	16,76	15,80	15,56	14,64	
		ab 300	15,28	15,28	15,28	15,28	14,95	13,96	13,62	12,41	
		ab 400	14,20	14,20	14,20	14,20	13,90	13,00	12,77	11,90	
Libanon	Beirut	unter 45	13,48	13,48	13,48	13,33	12,96	12,00	11,66	10,50	
		ab 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75	
Pakistan	Karachi	unter 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32	
		ab 45	11,94	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	11,78	10,93	
Syrien	Damaskus	unter 45	8,96	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,84	8,24	
		ab 45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,96	5,75	
Thailand	Bangkok	unter 45	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,46	4,32	
		ab 45	18,15	18,24	18,24	18,24	18,24	18,24	18,02	17,13	
		ab 45	13,61	13,68	13,68	13,68	13,68	13,68	13,52	12,85	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43



B. Güterverkehr

1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

DM je kg

Von Frankfurt (Main) nach		Gewicht der Sendung in kg		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
				Durchschnitt							1970
Juni											
<b>Australien und Ozeanien</b>											
Austral. Bund	Sidney <sup>1)</sup>	unter	45	25,80	26,24	25,65	24,48	24,48	24,48	24,04	22,40
		ab	45	19,35	19,68	19,24	18,36	18,36	18,36	18,08	16,80
Neuseeland	Auckland <sup>1)</sup>	unter	45	28,48	28,48	28,45	28,40	28,40	28,38	27,40	24,19
		ab	45	21,36	21,36	21,33	21,28	21,28	21,28	20,55	18,12
<b>Amerika</b>											
Argentinien	Buenos Aires	unter	45	22,79	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,13	22,36
		ab	45	17,11	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,36	16,76
		ab	100	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,50	13,76
		ab	200	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab	300	12,32 <sup>2)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	11,90	11,09
		ab	400	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,15	11,09
		ab	500	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,51	9,26
Bolivien	La Paz	unter	45	21,92	22,24	22,24	22,24	22,24	22,24	21,91	20,64
		ab	45	16,28	16,68	16,68	16,68	16,68	16,68	16,42	15,44
		ab	100	13,00	13,08	13,08	13,08	13,08	13,08	12,91	12,22
		ab	200	12,00	11,76	11,76	11,76	11,76	11,72	11,55	10,91
		ab	300	11,16 <sup>3)</sup>	10,92	10,92	10,92	10,81	10,48	10,29	9,59
		ab	400	10,56	10,16	10,16	10,16	10,16	10,16	10,05	9,59
		ab	500	9,44	9,40	9,40	9,40	9,25	8,80	8,64	8,05
Brasilien	Rio de Janeiro	unter	45	21,08	21,52	21,52	21,52	21,52	21,52	21,37	20,64
		ab	45	15,79	16,16	16,16	16,16	16,16	16,16	16,05	15,52
		ab	100	13,36	13,56	13,56	13,56	13,56	13,56	13,39	12,70
		ab	200	12,32	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	11,94	11,13
		ab	300	11,40 <sup>3)</sup>	11,24	11,24	11,24	11,24	11,24	11,04	10,28
		ab	400	10,76	10,36	10,36	10,36	10,36	10,36	10,38	10,28
		ab	500	9,20	9,44	9,44	9,44	9,44	9,54	9,57	8,64
Chile	Santiago	unter	45	23,31	23,80	23,80	23,80	23,80	23,80	23,64	22,84
		ab	45	17,48	17,88	17,88	17,88	17,88	17,88	17,76	17,17
		ab	100	14,48	15,04	15,04	15,04	15,04	15,04	14,85	14,09
		ab	200	13,72	13,52	13,52	13,52	13,52	13,52	13,28	12,37
		ab	300	12,68 <sup>2)</sup>	12,48	12,48	12,48	12,48	12,48	12,25	11,42
		ab	400	11,92	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,50	11,42
		ab	500	10,20	10,44	10,44	10,44	10,44	10,65	10,87	9,55
Kanada	Montreal	unter	45	10,82	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,04	10,65
		ab	45	7,94	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,26	7,98
		ab	100	5,08	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,25	5,09
		ab	200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,38	4,08	4,05	3,92
		ab	300	3,96 <sup>3)</sup>	4,08	4,08	4,08	3,97	3,64	3,57	3,33
		ab	400	3,76	3,80	3,80	3,80	3,69	3,36	3,36	3,33
		ab	500	3,44 <sup>3)</sup>	3,52	3,52	3,52	3,41	3,08	3,02	2,82
Kolumbien	Barranquilla	unter	45	15,92	16,24	16,24	16,24	16,24	16,24	16,02	15,15
		ab	45	11,76	12,16	12,16	12,16	12,16	12,16	11,99	11,31
		ab	100	8,84	9,04	9,04	9,04	9,04	8,92	8,45	8,45
		ab	200	8,16	8,16	8,16	8,16	8,07	7,80	7,71	7,32
		ab	300	7,48 <sup>3)</sup>	7,56	7,56	7,56	7,47	7,20	7,07	6,59
		ab	400	7,08	7,00	7,00	7,00	6,91	6,64	6,65	6,59
		ab	500	6,24 <sup>3)</sup>	6,28	6,28	6,28	6,19	5,92	5,81	5,42
Kuba	Havana	unter	45	12,92	13,24	13,24	13,24	13,24	13,24	13,87	15,56
		ab	45	9,56	9,96	9,96	9,96	9,96	9,96	10,43	11,68
		ab	100	6,64	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	7,30	8,56
		ab	200	5,96	5,96	5,96	5,96	5,86	5,56	6,12	7,69
		ab	300	5,44 <sup>3)</sup>	5,56	5,56	5,56	5,45	5,12	5,65	7,14
		ab	400	5,20	5,24	5,24	5,24	5,13	4,80	5,41	7,14
		ab	500	4,88 <sup>3)</sup>	4,96	4,96	4,96	4,85	4,52	5,06	6,59
Mexiko	Mexiko City	unter	45	14,36	14,56	14,48	14,08	13,64	14,72	14,65	14,27
		ab	45	10,90	11,21	11,11	10,55	10,08	11,23	11,09	10,83
		ab	100	7,96	8,09	8,00	7,69	7,48	8,13	8,04	7,87
		ab	200	7,28	7,21	7,13	7,18	7,16	6,85	6,76	6,62
		ab	300	6,76 <sup>3)</sup>	6,81	6,73	6,67	6,39	6,41	6,28	6,04
		ab	400	6,52	6,49	6,41	6,36	6,31	6,09	6,04	6,04
		ab	500	6,04 <sup>3)</sup>	6,19	6,07	5,95	5,86	5,59	5,45	5,27
Peru	Lima	unter	45	20,18	20,48	20,33	20,43	20,48	20,48	20,18	19,03
		ab	45	14,96	15,36	15,27	15,33	15,36	15,36	15,13	14,24
		ab	100	11,76	11,88	11,82	11,86	11,86	11,88	11,73	11,13
		ab	200	10,84	10,64	10,61	10,63	10,60	10,48	10,34	9,77
		ab	300	10,04 <sup>3)</sup>	9,88	9,88	9,88	9,77	9,42	9,24	8,64
		ab	400	9,52	9,20	9,20	9,20	9,18	9,10	9,00	8,64
		ab	500	8,52 <sup>3)</sup>	8,56	8,44	8,52	8,42	7,98	7,82	7,32
Uruguay	Montevideo	unter	45	22,76	23,28	23,28	23,28	23,28	23,28	23,13	22,36
		ab	45	17,08	17,48	17,48	17,48	17,48	17,48	17,36	16,76
		ab	100	14,48	14,68	14,68	14,68	14,68	14,68	14,50	13,76
		ab	200	13,36	13,16	13,16	13,16	13,16	13,16	12,92	12,04
		ab	300	12,32 <sup>3)</sup>	12,12	12,12	12,12	12,12	12,12	11,90	11,09
		ab	400	11,60	11,12	11,12	11,12	11,12	11,12	11,15	11,09
		ab	500	9,88	10,12	10,12	10,12	10,12	10,31	10,51	9,26
Venezuela	Caracas	unter	45	15,58	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,67	14,82
		ab	45	11,50	11,88	11,88	11,88	11,88	11,88	11,71	11,05
		ab	100	8,56	8,76	8,76	8,76	8,76	8,76	8,65	8,20
		ab	200	7,88	7,88	7,88	7,88	7,52	7,52	7,43	7,06
		ab	300	7,36 <sup>3)</sup>	7,48	7,48	7,48	7,12	7,12	6,99	6,51
		ab	400	7,20	7,28	7,28	7,28	6,92	6,92	6,84	6,51
		ab	500	5,84 <sup>3)</sup>	5,84	5,84	5,84	5,75	5,67	5,94	5,01
Vereinigte Staaten	New York	unter	45	11,18	11,48	11,48	11,48	11,48	11,48	11,39	10,98
		ab	45	8,18	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,50	8,20
		ab	100	5,24	5,44	5,44	5,44	5,44	5,44	5,41	5,23
		ab	200	4,56	4,56	4,56	4,56	4,46	4,16	4,13	3,99
		ab	300	4,04 <sup>3)</sup>	4,16	4,16	4,16	4,05	3,72	3,65	3,40
		ab	400	3,80	3,84	3,84	3,84	3,73	3,40	3,41	3,40
		ab	500	3,48 <sup>3)</sup>	3,56	3,56	3,56	3,45	3,12	3,06	2,85

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

B. Güterverkehr

2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

DM je kg

Warenart	Von Frankfurt (Main) nach	Mindestgewicht je Sendung in kg	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
			Durchschnitt						
Chemikalien, Drogen, Pharmazentika und Arzneimittel .....	Bagdad .....	100	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,44	4,28
	Beirut .....	45	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,65	3,29 <sup>a)</sup>
	Brüssel .....	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Damaskus .....	100	3,36	3,36	3,36	3,36	3,36	3,34	3,22
	New York .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,60	3,44
		100	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,26
	Teheran .....	500	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,08	3,26
	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51	
Leder- u. Lederwaren ohne Lederbekleidung .....	Damaskus .....	45	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,15	3,18
	New York .....	45	3,20	3,20	3,20	3,21	3,24	3,21	3,07
		200	2,78	2,64	2,64	2,65	2,68	2,66	2,66
		500	2,45	2,20	2,20	2,21	2,24	2,23	2,16
		1000	2,45	2,01	1,64	1,65	1,68	1,67	1,61
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	Bogota .....	45	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	13,16 <sup>1)</sup>	12,96 <sup>1)</sup>	12,77 <sup>1)</sup>	12,04 <sup>1)</sup>
		100	6,68	6,68	6,68	6,68	6,68	6,56	6,11
	Caracas .....	45	11,88 <sup>1)</sup>	11,88 <sup>1)</sup>	5,16	5,16	5,16	5,07	4,72
		100	5,88	5,30	4,92	4,92	4,92	4,95	4,50
		500	5,88	5,12	4,56	4,56	4,56	4,48	4,17
	Göteborg .....	100	1,36	1,39	1,44	1,44	1,44	1,50	1,39
	Mexiko City .....	45	11,21 <sup>1)</sup>	11,11 <sup>1)</sup>	10,55 <sup>1)</sup>	10,08 <sup>1)</sup>	11,16 <sup>1)</sup>	11,09 <sup>1)</sup>	10,83 <sup>1)</sup>
		100	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,18	4,83
	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85
		500	2,42	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,31
	Stockholm .....	100	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76	1,72
Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51	
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- u. Unterbekleidung a. n. g. ....	Brüssel .....	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
		100	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Göteborg .....	45	1,40	1,43	1,43	1,48	1,48 <sup>a)</sup>	1,47 <sup>a)</sup>	1,43 <sup>a)</sup>
	Stockholm .....	45	1,80	1,83	1,88	1,88	2,64 <sup>1)</sup>	2,62 <sup>1)</sup>	2,53 <sup>1)</sup>
	Teheran .....	100	1,68	1,72	1,80	1,80	1,76	1,76	1,72
	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51	
Bijouteriewaren .....	London .....	45	0,88	0,91	0,96	0,96	1,00 <sup>a)</sup>	1,09 <sup>a)</sup>	1,35 <sup>1)</sup>
Maschinen, Werkzeuge a. n. g. ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	Algier .....	45	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,58	1,50 <sup>a)</sup>
	Brüssel .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		500	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40 <sup>b)</sup>	0,40 <sup>b)</sup>	0,40 <sup>b)</sup>
	Casablanca .....	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>a)</sup>	1,70 <sup>a)</sup>
	Teheran .....	45	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,62	3,51
Teile von Automobilen und von Landwirtschaftlichen Maschinen .....	New York .....	45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85
		100	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85
		200	2,10	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76
		300	2,05	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76
		500	1,95	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,76
Geschäfts-, Büromaschinen <sup>b)</sup> .....	Kairo .....	100	3,72 <sup>b)</sup>	3,72 <sup>b)</sup>	3,72 <sup>b)</sup>	3,71 <sup>b)</sup>	3,68 <sup>b)</sup>	3,70 <sup>b)</sup>	3,61 <sup>b)</sup>
	New York .....	45	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	4,35	4,14
		200	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,04
		250	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,17	3,04
		500	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,39	2,31
		1000	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	1,99	1,94
Kugellager .....	London .....	100	0,84	0,85	1,01	1,07 <sup>b)</sup>	1,08 <sup>b)</sup>	1,13 <sup>b)</sup>	1,16 <sup>b)</sup>
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen ..	Amsterdam .....	100	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
		250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	Bagdad .....	45	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,60	4,43
	New York <sup>b)</sup> .....	45	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,56	3,40
		100	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,56	3,40
		200	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,15
		250	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,38	3,15
		500	3,12	3,12	3,12	3,12	3,44	3,38	3,15
	1000	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,71	
Optische Waren fotogr. u. Projektionsausrüstung einschl. Zubehör u. Ersatzteile a. n. g. ....	Algier .....	45	1,72 <sup>b)</sup>	2,04 <sup>b)</sup>	2,04 <sup>b)</sup>	2,03 <sup>b)</sup>	1,99 <sup>b)</sup>	1,95 <sup>b)</sup>	2,00 <sup>b)</sup> <sup>a)</sup>
	New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,15
		300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,86	2,75
		1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,53
Instrumente, Apparate u. Zubehör, wissenschaftliche und Labor- .....	London .....	45	0,88	0,92	0,96	0,96	1,00	1,25	1,35 <sup>1)</sup>
		100	0,80	0,80	0,84	0,84	0,88	0,89	0,92
		250	0,64	0,64	0,68	0,68	0,72	0,73	0,73
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Beirut .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,26 <sup>a)</sup>	3,15 <sup>a)</sup>
	Kairo .....	45	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,22	3,15 <sup>a)</sup>
	New York .....	45	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,29	3,15
		300	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,86	2,75
		1000	2,64	2,64	2,64	2,64	2,64	2,62	2,53
Uhren aller Art a. n. g. ....	New York .....	45	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,89	5,49
		100	5,36	5,36	5,36	5,36	5,36	5,33	5,16
		200	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,08	3,92
		250	4,48	4,48	4,48	4,48	4,48	4,05	3,92
		300	4,08	4,08	4,08	3,85	3,64	3,57	3,33
		500	3,76	3,76	3,76	3,65	3,32	3,33	3,33
Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktruhen, sowie Fernseh-, Radio- und phonographische Kombinationen .....	Beirut .....	100	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,21	3,11
		500	3,24	3,14	2,64	2,64	2,60	2,59	2,58

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

B. Güterverkehr

3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)

DM je kg

Warenart	Nach Frankfurt (Main) von	Mindestgewicht je Sendung in kg	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
			Durchschnitt							Juni
Fische und Fischwaren	Belgrad	100	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,39	1,35	
		100	1,84	1,84	1,84	1,84	1,84	1,81	1,68	
	Lissabon	250	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,65	1,54	
		500	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,49	1,39	
		45	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,63 <sup>a)</sup>	1,57 <sup>a)</sup>	
Tierische Inneren und/oder Därme	Damaskus	45	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,92 <sup>a)</sup>	1,79 <sup>a)</sup>	
		100	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,26	3,04	
	Delhi	100	4,04 <sup>1)</sup>	2,63	2,16	2,16	2,16	2,12	1,98	
		250	2,24	1,97	1,88	1,88	1,88	1,85	1,72	
	Istanbul	500	2,24	1,76	1,60	1,60	1,60	1,57	1,46	
		45	2,16	2,16	2,16	2,16	2,16	2,12 <sup>a)</sup>	1,98 <sup>a)</sup>	
		100	4,04	4,04	4,04	4,04	4,04	3,97	3,70	
	Kairo	100	3,28	3,28	3,28	3,28	3,28	3,22	3,00	
	Kalkutta	100	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,51	1,46	
	Karachi	100	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,20	2,05	
	Oran	100								
Teheran	250									
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g.	New York	45	3,64	3,64	3,64	3,63	3,63	3,60	3,44	
		100	3,49	3,44	3,44	3,44	3,44	3,41	3,26	
		500	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,08	3,26	
Pelze, Häute, Felle ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen	45	2,56	2,56	2,56	2,56	2,56	2,51	2,34	
		100	2,56	1,48	1,48	1,48	1,48	1,45	1,35	
		250	2,56	1,32	1,32	1,32	1,32	1,30	1,21	
	Bangkok <sup>2)</sup>	45	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,87 <sup>a)</sup>	4,79 <sup>a)</sup>	
		100	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,91	2,71	
	Johannesburg	100	3,00	3,00	3,77 <sup>a)</sup>	4,84 <sup>a)</sup>	4,82 <sup>a)</sup>	4,72 <sup>a)</sup>	4,49 <sup>a)</sup>	
	Karachi <sup>3)</sup>	250	3,00	3,00	3,13	3,52	3,52	3,46	3,22	
		500	3,00	3,00	2,98	3,28	3,28	3,22	3,00	
	London	100	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	0,89	0,92	
		250	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,81	0,81	
	Malland <sup>5)</sup>	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,77	0,76	0,73	
		45	3,60	3,60	3,60	3,63	3,71	3,65	3,40	
	Montreal	100	3,40	3,40	3,40	3,45	3,52	3,46	3,22	
		500	2,80	2,60	2,60	2,62	2,72	2,67	2,49	
	1000	2,65	2,40	2,40	2,43	2,54	2,48	2,31		
		45	0,52	0,53	0,56	0,56	0,58	0,57 <sup>1)</sup>	0,54 <sup>1)</sup>	
Paris <sup>4)</sup>	100	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	0,49	0,51		
Teheran	250	2,28	2,28	2,28	2,28	2,24	2,20	2,05		
Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g.	Manchester	45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,58 <sup>1)</sup>	1,54 <sup>1)</sup>	
		100	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
		250	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
	500	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88		
		45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
	New York	500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31	
		100	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,40	7,83	
	Tokio	250	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	7,86	7,32	
		500	8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,46	6,95	
	Gewebe, ohne Textilfertigwaren	Bogota	100	6,68	6,68	8,36 <sup>1)</sup>	7,38	6,68	6,56	6,11
			100	5,68	5,68	8,76 <sup>1)</sup>	6,96	7,48	7,82	8,20 <sup>1)</sup>
Caracas		45	1,12	1,17	1,28	1,31	1,40	1,42	1,43	
		100	0,84	0,88	0,96	0,96	1,32 <sup>1)</sup>	1,33 <sup>1)</sup>	1,35 <sup>1)</sup>	
Dublin		45	0,80	0,81	0,84	0,84	0,88	1,00	1,35	
		250	0,72	0,73	0,76	0,76	0,80	0,81	0,81	
500		0,64	0,67	0,72	0,72	0,76	0,77	0,77		
		45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,53 <sup>1)</sup>	1,54 <sup>1)</sup>	
Manchester		100	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
		250	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
500		0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88		
		100	5,28	5,28	7,51 <sup>1)</sup>	6,10	5,28	5,18	4,88	
New York		45	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,97	2,85	
		500	2,40	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31	
Paris		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>a)</sup>	0,52 <sup>a)</sup>	0,51 <sup>a)</sup>	
Tokio		100	8,56	8,56	8,56	8,56	8,56	8,40	7,83	
		250	8,56	8,37	8,00	8,00	8,00	7,86	7,32	
500		8,56	8,24	7,60	7,60	7,60	7,46	6,95		
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unterbekleidung a. n. g.		Barcelona	45	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,26	1,17
	100		1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,14	1,06	
	250		1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,01	0,95	
	Brüssel	45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48 <sup>a)</sup>	0,48 <sup>a)</sup>	
		250	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
	Malmö	100	1,20	1,23	1,28	1,28	1,28	1,27	1,21	
		45	1,00	1,03	1,08	1,08	1,52 <sup>1)</sup>	1,53 <sup>1)</sup>	1,54	
	Manchester	100	0,92	0,95	1,00	1,00	1,04	1,05	1,06	
		250	0,84	0,87	0,92	0,92	0,96	0,96	0,95	
	500	0,76	0,77	0,80	0,80	0,84	0,85	0,88		
		45	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,35	4,14	
	New York	300	3,04	3,04	3,04	3,03	3,02	2,99	2,82	
		45	0,48	0,48	0,48	0,48	0,52 <sup>a)</sup>	0,52 <sup>a)</sup>	0,51 <sup>a)</sup>	
	Paris	100	3,08 <sup>a)</sup>	3,08	3,08	3,08	3,08	3,02	2,82	
	Tel Aviv/Jaffa	250	3,08 <sup>a)</sup>	2,60	2,60	2,60	2,66	2,51	2,34	
		500	3,08 <sup>a)</sup>	2,36	2,36	2,36	2,36	2,32	2,16	
	Zürich	45	0,52	0,52	0,52	0,52	0,54	0,58 <sup>a)</sup>	0,51 <sup>a)</sup>	
	Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g.	Glasgow	100	1,20	1,20	1,20	1,20	1,24	1,25	1,24
			250	1,00	1,00	0,96	0,96	1,00	1,00	0,99
New York		45	4,40	4,40	4,40	4,41	4,40	4,35	4,14	
		200	3,20	3,20	3,20	3,18	3,19	3,17	3,04	
		500	2,43	2,40	2,40	2,39	2,39	2,39	2,31	
1000	2,00	2,00	2,00	2,02	2,01	1,99	1,94			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 43

## VI. Post- und Fernmeldeverkehr

### A. Postverkehr

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr Rpt/Dpf

Änderungsdatum	Briefe											
	Orts-					Fern-					Auslands-	
	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 500 g bis 1000 g	bis 20 g	jede weit. 20 g
1933 1. Dezember..	8	16	20	30	12	24	40	60	25	15		
1946 1. März .....	16	32	40	60	24	48	80	120	50	30		
1948 1. September..	10	20	30	40	20	40	60	80	30	20		
1954 1. Juli .....	10	20	30	40	20	40	60	80	40	20		
1963 1. März .....	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	20 <sup>1)</sup>	40	70	90	40 <sup>2)</sup>	20		
1966 1. April .....	30 <sup>1)2)</sup>	50 <sup>2)</sup>	70 <sup>2)</sup>	90 <sup>2)</sup>	110 <sup>2)</sup>	30 <sup>1)</sup>	50	70	90	110	50 <sup>2)</sup>	80

Änderungsdatum	Postkarten			Drucksachen								Geschäftspapiere			
	Orts-	Fern-	Auslands-	Inlands-				Auslands-				Inlands-			
				bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	bis 50 g	jede weit. 50 g	bis 20 g	über 20 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	
1933 1. Dezember..	5	6	15	3	4	8	15	30	5	5	8	15	30		
1946 1. März .....	10	12	30	6	8	16	30	60	10	10	16	30	60		
1948 1. September..	8	10	20	4	6	10	20	40	10	5	20	30	50		
1954 1. Juli .....	8	10	20	7	10	15	25	50	10	10	25	25	50		
1963 1. März .....	15 <sup>2)</sup>	15	20 <sup>2)</sup>	10 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	20	25	50	4	10 <sup>4)</sup>	20 <sup>1)2)</sup>	40 <sup>1)2)</sup>	70 <sup>2)</sup>		
1966 1. April .....	20 <sup>2)</sup>	20	30 <sup>2)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	30	40	70	20	10	30 <sup>1)2)</sup>	50 <sup>1)2)</sup>	90 <sup>2)</sup>		

Änderungsdatum	Geschäftspapiere			Warensendungen (Warenproben) <sup>6)</sup>									Päckchen		
	Auslands-			Inlands-					Auslands-				Inlands-	Auslands-	
	200 g	400 g	500 g	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	erste 50 g	jede weit. 50 g	mindestens	für je 50 g		mindestens	
1933 1. Dezember..	25	40	50	8	15	30	5	5	10	40	10	50			
1946 1. März .....	50	80	100	16	30	60	10	10	20	80	20	100			
1948 1. September..	30	45	55	10	20	40	10	5	10	60	10	50			
1954 1. Juli .....	40	80	100	15	25	50	10	10	20	70	20	80			
1963 1. März .....	40	80	100	10 <sup>1)</sup>	15	20	25	50	10	10	20	80			
1966 1. April .....	320 <sup>2)</sup>	620 <sup>2)</sup>	770 <sup>2)</sup>	10 <sup>1)</sup>	20	30	40	70	20	10	30	100			

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (Entfernung 150 km)<sup>7)</sup> Rpt/Dpf

Änderungsdatum	Pakete									
	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg	über 7 kg bis 8 kg	über 8 kg bis 9 kg	über 9 kg bis 10 kg	über 10 kg bis 11 kg	über 11 kg bis 12 kg	über 12 kg bis 13 kg	über 13 kg bis 14 kg
1932 15. Januar ...	40	50	60	70	80	90	105	120	135	150
1946 1. März .....	80	100	120	140	160	180	210	240	270	300
1948 1. September..	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
1951 20. Oktober ...	80	100	125	150	175	200	225	250	275	300
1958 1. Mai .....	100	120	150	180	210	240	270	300	330	360
1963 <sup>8)</sup> 1. März .....	110	160	210	260	300	340	389	420	460	500
1966 <sup>8)</sup> 1. April .....	140	190	240	290	330	370	410	450	490	530

Änderungsdatum	Pakete						Postgüter		
	über 14 kg bis 15 kg	über 15 kg bis 16 kg	über 16 kg bis 17 kg	über 17 kg bis 18 kg	über 18 kg bis 19 kg	über 19 kg bis 20 kg	bis 5 kg	über 5 kg bis 6 kg	über 6 kg bis 7 kg
1932 15. Januar ...	165	180	195	210	225	240	40	45	50
1946 1. März .....	330	360	390	420	450	480	— <sup>9)</sup>	— <sup>9)</sup>	— <sup>9)</sup>
1948 1. September..	260	280	300	320	340	360	50 <sup>9)</sup>	60 <sup>9)</sup>	70 <sup>9)</sup>
1951 20. Oktober ...	325	350	375	400	425	450	70	80	90
1958 1. Mai .....	390	420	450	480	510	540	80	100	120
1963 <sup>8)</sup> 1. März .....	540	580	620	660	700	740	100	140	180
1966 <sup>8)</sup> 1. April .....	570	610	650	690	730	770	120	170	220

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland a) Monatliche Gebühren im Postzeitungsvertrieb je Zeitungsstück<sup>10)</sup> Rpf/Dpf

Änderungsdatum	Zeitungsgebühr <sup>11)</sup> bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummerngewicht				Zeitungszustellgebühr <sup>11)</sup>				
	bis 30 g	über 30 g	über 50 g	über 100 g	bei monatlich		bei wöchentlich einmaligem	zusätzlich für jede weit. Ausg. in der Woche	Höchststanz
		für jedes weitere g			einmaligem	zweimaligem			
		bis 50 g	bis 100 g	bis 1000 g	Erscheinen				
1933 1. Dezember..	3,00	0,10	0,60	0,03	2	4	6	6	72
1946 1. März .....	6,00	0,20	0,12	0,06	4	8	12	12	144
1948 1. September..	5,00	0,15	0,10	0,05	3	6	9	9	108
		Vertriebsgebühr <sup>12)</sup>							
		bei wöchentlich einmaligem Erscheinen sowie für jede weitere Ausgabe in der Woche mit einem durchschnittlichen Nummernstückgewicht							
		bis 30 g				über 30 g bis 1000 g für je 10 g			
1964 1. Januar ....		18,00				0,90			
		Vertriebsgebühr <sup>12)</sup> je Zeitungsnummernstück <sup>10)</sup> mit einem Durchschnittsgewicht							
		bis 30 g				über 30 g für je 10 g			
1967 1. Januar ....		4,00				0,30			

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

**A. Postverkehr**  
**3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland**  
**b) Gebühren für Zeitungspostsendungen**

**Rpf/Dpf**

Änderungsdatum	Postzeitungsgut <sup>1)</sup>			Zeitungsdrucksachen <sup>2)</sup>						
	Gewichtsgebühr je kg auf Entfernungen		Entf. Geb. je 10 km Streckenlg.	bis 20 g	über 20 g bis 50 g	über 50 g bis 100 g	über 100 g bis 250 g	über 250 g bis 500 g	über 100 g bis 1000 g	
	bis 50 km	über 50 km								
1933 1. Dezember...	2,5	5,0	20,0	3	4	8	15	30	—	
1939 1. Mai.....	2,5	5,0	20,0	3	8	4	8	15	30	
1946 1. März.....	5,0	10,0	40,0	6	—	16	30	60	—	
1948 1. September.	3,5	7,5	30,0	4	—	6	10	20	40	
1954 1. Juli.....	3,5	7,5	30,0	7	—	10	15	25	50	
	Postzeitungsgut je kg <sup>2)</sup>		Postzeitungs-schnellgut je kg <sup>2)</sup>	Streifbandzeitungen						
1964 1. Januar....	10,0	—	12,0	10	—	15	20	25	50	
1967 1. Januar....	13,0	—	16,0	10	—	15	25	40	70	

**4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland**

**Rpf/Dpf**

Änderungsdatum	Postanweisungen							
	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000
	RM/DM							
1927 1. August....	20	30	—	40	60	80	100	120
1954 1. Juli.....	30	40	—	50	70	90	110	130
1963 1. März.....	30	50	50	80	100	100	130	130
1966 1. April.....	60	80	80	100	140	140	180	180

**Zahlkarten**

Änderungsdatum	bis 10	über 10 bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 250	über 250 bis 500	über 500 bis 750	über 750 bis 1000	über 1000 bis 1250	über 1250 bis 1500	über 1500 bis 1750	über 1700 bis 2000	über 2000
	RM/DM												
	1927 1. August....	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90
1954 1. Juli.....	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	90	100	100
1963 1. März.....	20	30	30	40	50	50	60	60	80	80	80	80	100
1966 1. April.....	30	40	40	50	60	60	80	80	100	100	100	100	100

**5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland**

**RM/DM<sup>4)</sup>**

Änderungsdatum	Gebührentfernung											
	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km	5 km	10 km	20 km	30 km
	<b>Regelfahrschein (Einfache Fahrt)</b>				<b>Rückfahrschein<sup>*)</sup> (Hin- und Rückfahrt)</b>				<b>Zehnerkarte Zehnerfahrschein (ab 1. 1. 63)</b>			
1928 <sup>5)</sup>	0,50	1,00	2,00	3,00	0,85	1,70	3,40	5,10	4,00	8,00	16,00	24,00
1932 <sup>5)</sup>	0,40	0,80	1,40	1,80	0,70	1,35	2,70	4,05	3,20	6,40	11,20	14,40
1936	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	2,00	3,00	2,40	4,80	9,60	14,40
1939 1. April.....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1942 1. Januar....	0,25	0,50	1,00	1,50	0,40	0,80	1,60	2,40	2,00	4,00	8,00	12,00
1944 1. Juli.....	0,20	0,40	0,80	1,20	0,35	0,70	1,40	2,10	1,60	3,20	6,40	9,60
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August....	0,30	0,60	1,20	1,80	0,50	1,00	1,95	2,90	2,40	4,80	9,60	14,40
1957 15. April....	0,40	0,80	1,50	2,30	0,70	1,40	2,60	3,90	3,00	6,50	12,00	18,00
1958 1. April.....	0,40	0,80	1,50	2,30	(0,70) <sup>7)</sup>	(1,40) <sup>7)</sup>	2,60	3,90	3,50	7,00	13,00	20,00
1963 1. Januar....	0,40	0,80	1,60	2,40	(0,70) <sup>7)</sup>	(1,40) <sup>7)</sup>	2,80	4,20	4,00	7,00	14,00	20,00
1966 1. März.....	0,60	1,00	1,60	2,40	(1,00) <sup>7)</sup>	(1,80) <sup>7)</sup>	2,80	4,40	5,00	8,50	14,00	20,00
	<b>Schülerzehnerkarte<sup>6)</sup> gültig nur an Werktagen</b>				<b>Wochenkarte (bis 14. 4. 57) Teilmonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Wochenkarte für jedermann — 12 Fahrten — (ab 1. 1. 63)</b>				<b>Arbeiterwochenkarte (bis 31. 12. 62)<sup>6)</sup></b>			
1928 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	3,00	6,00	12,00	18,00	—	—	—	—
1932 <sup>5)</sup>	2,00	4,00	7,00	9,00	2,40	4,80	8,20	10,80	—	—	—	—
1936	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1939 1. April.....	1,50	3,00	6,00	9,00	1,80	3,60	7,20	10,80	—	—	—	—
1940 16. Juni.....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,40	8,80	13,20	1,80	3,60	7,20	10,80
1943 1. Januar....	1,25	2,50	5,00	7,50	1,80	3,60	7,20	10,80	1,50	3,00	6,00	9,00
1944 1. Juli.....	1,00	2,00	4,00	6,00	1,40	2,80	5,60	8,40	1,20	2,40	4,80	7,20
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August....	1,50	3,00	6,00	9,00	2,20	4,35	8,65	13,00	1,80	3,60	7,20	10,80
1958 1. April.....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50	5,50	8,50	10,00
1961 1. Januar....	2,00	4,00	7,50	11,50	4,50	8,00	12,00	14,00	3,50 <sup>8)</sup>	5,50 <sup>8)</sup>	8,50 <sup>8)</sup>	10,00 <sup>8)</sup>
1963 1. Januar....	2,50	4,50	8,50	13,00	4,00	6,50	10,00	13,00	—	—	—	—
1966 1. März.....	4,00	7,00	11,00	16,00	5,00	7,50	11,00	14,50	—	—	—	—
	<b>Schülerwochenkarte<sup>6)</sup> gültig nur an Werktagen</b>				<b>Monatskarte (bis 14. 4. 57) Arbeitermonatskarte (ab 15. 4. 57 bis 31. 12. 62) Monatskarte für jedermann — für 62 Fahrten — (ab 1. 1. 63)</b>				<b>Schülermonatskarte<sup>6)</sup> gültig nur an Werktagen</b>			
1928 <sup>5)</sup>	2,40	4,80	9,60	14,40	13,50	27,00	54,00	81,00	—	—	—	—
1932 <sup>5)</sup>	1,90	3,85	6,60	8,65	10,80	21,60	37,80	48,60	9,85	19,45	34,05	43,75
1936	1,45	2,90	5,80	8,65	8,10	16,20	32,40	48,60	6,50	12,80	25,95	38,90
1939 1. April.....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,40	13,00	25,95	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1943 1. Januar....	0,90	1,80	3,60	5,40	5,40	10,80	21,60	32,40	4,05	8,10	16,20	24,30
1944 1. Juli.....	0,80	1,60	3,20	4,80	4,00	8,00	16,00	24,00	3,00	6,00	12,00	18,00
1945—1948	keine einheitlichen Gebühren											
1948 1. August....	1,10	2,20	4,35	6,50	6,50	13,00	26,00	38,90	4,50	9,00	18,00	27,00
1958 1. April.....	1,50	3,00	5,00	7,00	14,00	22,00	34,00	40,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1963 1. Januar....	1,50	3,00	5,00	7,00	16,00	25,00	38,00	48,00	5,00	10,50	18,00	27,00
1966 1. März.....	2,50	4,00	6,00	7,50	17,00	26,00	41,00	53,00	8,00	13,00	21,00	27,00

Erklärungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

**A. Postverkehr**  
**6. Indices der Postgebühren im Inland<sup>1)</sup>**  
**1958 = 100**

Jahr Änderungsdatum	Postdienst						Postscheckdienst			Postreisedienst			
	insgesamt	Brief-	Paket-	Zeitungsdienst	Anweisungs-	Nebenleistungen	insgesamt	Konto- für inhaber	Nicht-konto-	insgesamt	Allgem. Reise- verkehr	Berufs- u. Schüler-	Beförderung von Sachen
Wägungsanteil .....	1000,0	686,7	256,7	38,4	15,6	2,6	1000,0	221,5	778,5	1000,0	626,4	365,3	8,3
1938 D .....	56,8	59,5	47,1	62,9	81,8	67,7	82,5	101,4	77,0	81,1	74,1	93,4	64,2
1950 D .....	86,8	91,5	70,7	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1951 D .....	87,1	91,5	74,0	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1952 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1953 D .....	90,6	91,5	87,5	97,4	82,9	95,8	82,5	101,4	77,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1954 D .....	94,1	95,7	89,2	97,9	91,4	97,9	91,2	100,7	88,5	76,5	74,1	80,7	73,4
1955 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1956 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,5	74,1	80,7	73,4
1957 D .....	97,6	100,0	90,8	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	86,8	90,3	80,7	92,3
1958 D .....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1959 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1960 D .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1962 D .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 D .....	120,1	120,2	122,9	100,5	118,4	102,1	143,8	183,1	132,6	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 D .....	125,6	124,7	126,6	137,7	122,4	101,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1965 D .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 D .....	157,7	161,1	151,4	138,2	188,1	101,9	180,0	199,7	174,4	125,6	117,8	137,4	192,5
1967 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1968 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1969 D .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	191,1	210,8	185,6	128,3	120,1	140,5	207,5
1958 1. Januar .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	91,0	96,9	80,7	100,0
1. April .....	97,6	100,0	90,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1. Mai .....	101,2	100,0	104,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1961 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	101,0	106,5	100,0
1963 1. Januar .....	101,2	100,0	104,6	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	112,1	106,3	121,8	117,8
1. März .....	123,9	124,3	126,6	100,5	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1964 1. Januar .....	125,3	124,3	126,6	137,7	122,0	102,5	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. August .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1966 1. März .....	125,9	125,2	126,5	137,7	122,9	100,2	152,5	199,7	139,1	112,1	106,3	121,8	117,8
1. April .....	168,4	173,1	159,7	138,4	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1967 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	189,2	199,7	186,2	128,3	120,1	140,5	207,5
1970 1. Januar .....	169,7	173,1	159,7	174,1	183,1	102,5	212,6	332,6	178,5	128,3	120,1	140,5	207,5

**B. Fernsprechverkehr**

**1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse**

Änderungsdatum	In Ortsnetzen mit ... Hauptanschlüssen						
	1 bis 50	51 bis 100	101 bis 200	201 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 10000	über 10000
	für Einzelanschlüsse:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1954 1. Juli .....		6,00	8,00		10,00		12,00
1964 1. August .....		9,00	12,00		15,00		18,00
	für Zweieranschlüsse:						
1934 1. Mai .....	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
1946 1. April .....	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	8,25	9,00
1950 1. Juni .....	3,50	4,25	5,00	5,75	6,50	7,25	8,00
1954 1. Juli .....		4,00	5,50		7,00		8,00
1964 1. August .....		6,00	8,25		10,50		12,00

**2. Ortsgesprächsgebühren**

Änderungsdatum	Gebühr für ein Ortsgespräch			
	von einer Teilnehmersprechstelle		von einer öffentlichen Sprechstelle	
			mit gewöhnlichem Sprechapparat	mit Münzfernsprecher
1927 1. Mai .....		0,10	0,10	0,10
1946 1. April .....		0,15	0,15	0,15
1950 1. Juni .....		0,15	0,15r	0,20
1954 1. Juli .....		0,16	0,16	0,20
1964 1. August .....		0,20	0,20	0,20
1. Dezember .....		0,18	0,18	0,20

**3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)**

Änderungsdatum	Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>2)</sup> bei einer Entfernung zwischen den Ortsnetzen												
	bis 5 km	üb. 5 km bis 10 km	üb. 10 km bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	üb. 100 km bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km
	in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 0 bis 18.30 und 21.30 bis 24 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 0 bis 18 und 21 bis 24 Uhr												
1927 1. Mai .....	0,10	0,30	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00 <sup>3)</sup>
1940 1. Januar .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88				
1964 1. August .....		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61			3,36	3,08
	in der Zeit von 19 bis 24 und 0 bis 8 Uhr, ab 1. 6. 1950 von 18.30 bis 21.30 Uhr, ab 1. 1. 1963 von 18 bis 21 Uhr												
1927 1. Mai .....	0,10	0,20	0,20	0,27	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00 <sup>4)</sup>
1940 1. Januar .....		0,20	0,20	0,26 <sup>3)</sup>	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00
1944 1. September .....		0,20	0,30	0,40	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00
1946 1. April .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1950 1. Juni .....		0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli .....		0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88				
1964 1. August .....		0,30	0,45	0,60	0,87	1,32	1,74	2,16	2,61			2,69	3,03

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

B. Fernsprechverkehr  
4. Gesprächsgebühren im Selbstwählferndienst (Inlandsverkehr)

DM

Änderungsdatum	Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer <sup>1)</sup>											
	innerhalb des Bereichs einer Knotenvermittlungsstelle <sup>2)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>3)</sup>						
	bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen <sup>2)</sup>					bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen <sup>3)</sup>						
	bis 15 km	üb. 15 km bis 25 km	üb. 25 km bis 50 km	üb. 50 km bis 75 km	üb. 75 km bis 100 km	bis 200 km	üb. 200 km bis 300 km	üb. 300 km bis 400 km	üb. 400 km bis 500 km	üb. 500 km bis 600 km	üb. 600 km	
in der Zeit von 8 bis 19 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 7 bis 19 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 7 bis 18 Uhr												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes												
1952 Juli	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,35	1,80	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,44	1,92	2,40	2,88	3,36	3,84	4,32	4,80
1964 1. August	0,40	0,60	0,80	1,20	1,80	2,40	3,00	3,60	4,20	4,80	5,40	6,00
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
in der Zeit von 19 bis 8 Uhr, ab 11. 8. 1953 von 19 bis 7 Uhr, ab 1. 7. 1963 von 18 bis 7 Uhr <sup>2)</sup>												
Gebühren nach dem Fernverkehrstarif des handvermittelten Ferndienstes <sup>4)</sup>												
1952 Juli	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1953 11. August	0,30	0,45	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30
1954 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1956 1. März	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1963 1. Juli	0,32	0,48	0,64	0,96	1,28	1,60	1,92	2,24	2,56	2,88	3,20	3,52
1964 1. August	0,40	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40
1. Dezember	0,36	0,54	0,72	1,08	1,62	2,16	2,70	3,24	3,78	4,32	4,86	5,40

C. Telegrafien- und Telexverkehr  
1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr  
RM/DM je Telegrammwort

Änderungsdatum	Gewöhnliche		Dringende		Blitztelegramme <sup>6)</sup>	Brieftelegramme <sup>7)</sup>	
	Ortstelegramme <sup>8)</sup>	Ferntelegramme <sup>9)</sup>	Ortstelegramme <sup>8)</sup>	Ferntelegramme <sup>9)</sup>		bis zu 22 Wörtern <sup>10)</sup>	für jedes weitere Wort
1929 1. April	0,08	0,15	0,24	0,45	1,50	1,10	0,05
1931 1. März	0,08	0,15	0,16	0,30	1,50	1,10	0,05
1946 1. April	0,15	0,20	0,30	0,40	2,00	— <sup>8)</sup>	— <sup>8)</sup>
1948 1. August	0,10	0,15	0,20	0,30	1,50	1,10	0,05
1963 1. Januar	0,20 <sup>9)</sup>	0,20	0,40 <sup>9)</sup>	0,40	2,00	1,00	0,10
1966 1. April	0,30 <sup>9)</sup>	0,30	0,60 <sup>9)</sup>	0,60	— <sup>11)</sup>	2,20	0,10

2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr  
[a) gewöhnliche Telegramme<sup>12)</sup>, b) Brieftelegramme<sup>13)</sup>]  
RM/DM je Telegrammwort

Von Plätzen des Bundesgebiets nach	Änderungsdatum									
	1. 10. 1939	1. 7. 1950	1. 6. 1951	1. 10. 1953	1. 4. 1956	1. 6. 1963	1. 8. 1964	1. 4. 1970		
<b>Europa</b>	Dänemark	Kopenhagen	a)	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,30	0,30
			b)	0,08	0,135	0,13	0,135	0,135	0,15	0,15
Frankreich	Paris	a)	0,17	0,29	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	
		b)	0,085	0,145	0,14	0,145	0,145	0,15	0,15	
Griechenland	Athen	a)	0,21	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,50	
		b)	0,105	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	
Großbritannien	London	a)	0,23	0,39	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,115	0,195	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Italien	Rom	a)	0,17	0,38	0,38	0,38	0,38	0,36	0,36	
		b)	0,085	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,18	
Jugoslawien	Belgrad	a)	0,16	0,36	0,39	0,39	0,39	0,40	0,40	
		b)	0,08	0,18	0,20	0,195	0,195	0,20	0,20	
Niederlande	Amsterdam	a)	0,15	0,24	0,24	0,27	0,27	0,30	0,30	
		b)	0,075	0,12	0,12	0,135	0,135	0,15	0,15	
Polen	Warschau	a)	0,18	0,32	0,32	0,32	0,32	0,36	0,36	
		b)	0,09	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,18	
Schweden	Stockholm	a)	0,16	0,27	0,27	0,27	0,27	0,34	0,30	
		b)	0,08	0,135	0,14	0,135	0,135	0,17	0,15	
Schweiz	Bern	a)	0,15	0,24	0,24	0,24	0,24	0,30	0,30	
		b)	0,075	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	
<b>Afrika</b>	Südafrika	Kapstadt	a)	1,44	1,80	1,81	1,81	1,81	1,20	0,90
			b)	0,48	0,90	0,91	0,905	0,905	0,60	0,45
Ver. Arab. Republik (Ägypten)	Kairo	a)	0,94	1,19	1,19	1,19	1,19	1,20	1,20	
		b)	0,32	0,595	0,60	0,595	0,595	0,60	0,60	
<b>Asien</b>	Indien	Bombay	a)	1,40	1,89	1,89	1,89	1,89	1,80	1,50
			b)	0,47	0,945	0,94	0,945	0,945	0,90	0,75
Japan	Tokio	a)	2,88	3,08	3,09	3,09	3,09	3,00	2,70	
		b)	0,94	1,54	1,54	1,545	1,545	1,50	1,35	
Singapur	Singapur	a)	2,87	3,60	2,98	2,98	2,98	3,00	3,00	
		b)	0,96	1,80	1,49	1,49	1,49	1,50	1,50	
<b>Australien und Ozeanien</b>	Australien	Sydney	a)	2,56	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,40
			b)	0,86	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
<b>Amerika</b>	Argentinien	Buenos Aires	a)	2,13	2,68	2,68	2,68	2,68	2,70	2,40
			b)	0,71	1,34	1,34	1,34	1,34	1,35	1,35
Vereinigte Staaten	New York	a)	1,03	0,97	0,97	0,97	0,97	1,00	1,00	
		b)	0,34	0,485	0,48	0,485	0,485	0,50	0,50	
	San Franzisko	a)	1,60	1,13	1,13	1,13	1,13	1,20	1,00	
		b)	0,53	0,565	0,57	0,565	0,565	0,60	0,60	

Erläuterungen bzw. Anmerkungen zu den Tabellen vgl. S. 44

# Erläuterungen bzw. Anmerkungen

## Schaubilder

### Indices der Seefrachtraten

Seite 4	a) Trampfahrt (Reisecharter)	b) Linienfahrt
1) Raten für trockene Ladung.	c) Tankerfahrt (Reisecharter)	d) Tankerfahrt (AFRA-Durchschnittsraten-Großbritannien)
Seite 5		

1) Raten für nasse Ladung (Erdöl). — 2) Der graphischen Darstellung liegen bis einschl. Juni 1964 Vierteljahreszahlen, vom Juli 1964 bis zum Dezember 1967 Halbjahreszahlen, ab Januar 1968 ff. Monatszahlen zugrunde. — 3) Hinsichtlich der Gliederung der AFRA-Durchschnittsraten nach Tankergrößen s. Anmerkung Nr. 1 zu S. 27 (auf Seite 41). Für die graphische Darstellung des durchschnittlichen Ratenverlaufs ab 1. 7. 1959 wurden die (nach Tankergrößen-Klassen) gestaffelten AFRA-Raten auf Grund von Angaben zur Strukturveränderung innerhalb der Welttankertonnage, die von der Londoner Tanker-Makler-Firma John D. Jacobs in halbjährigen Abständen veröffentlicht werden, zu „Gesamt“-AFRA-Raten für folgende Tankergrößen gemittelt: vom 1. 7. 1959 bis 1. 4. 1964 für Einheiten mit einer Ladekapazität von 13500 und mehr t.d.w., ab 1. 7. 1964 von 15000 bis 69999 t.d.w., ab 1. 10. 1968 von 70000 bis 159999 t.d.w. Für die Jahre 1950 bis 1953 wurde der Ratenverlauf einer zweijährigen Tankerzeitcharter unter folgenden Bedingungen einbezogen: Motortanker, Tragfähigkeit 12000 t.d.w., Dienstgeschwindigkeit 11 kn, je Stunde, Brennstoffverbrauch 13 t Dieselöl je Tag. Anlieferung prompt (geschätzte Werte auf Grund von Angaben des London Tanker Brokers Panel, die im UN-Monthly Bulletin of Statistics, December 1956, auf Seite VIII, Tabelle 4 veröffentlicht wurden).

## I. Eisenbahnverkehr

### A. Personenverkehr

(Nach Angaben der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn)

#### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet

In den Personenfahrpreisen der DB für Beförderungsstrecken innerhalb des Bundesgebiets ist die Beförderungssteuer bzw. ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) enthalten. Die zuletzt am 1. 3. 1966 festgesetzten Fahrpreise sind trotz der Änderung der entsprechenden Steuersätze am 1. 1. 1968 (von 11 bzw. 14% auf 10 bzw. 5%) und am 1. 7. 1968 (auf 11 bzw. 5,5%) unverändert geblieben. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr sowie im Personentransitverkehr unterliegt nur der Fahrpreis für die deutsche Teilstrecke der Umsatzbesteuerung.

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Im Personenverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin (West) sowie im Berliner Stadtverkehr wird der Eisenbahnfahrpreis für die auf dem Gebiet der DDR oder der Stadt Berlin liegenden Strecken oder Teilstrecken nach dem Personentarif der Deutschen Reichsbahn berechnet. — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

Seite 11

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) Der Grundpreis je Kilometer für die frühere 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. — 3) Vor dem 23. 5. 1954 wurden für die Benutzung von Bilzügen Zuschläge in Höhe der halben Schnellzugzuschläge erhoben. Bis zum 14. 10. 1951 galten die angegebenen D- und F-Zuschläge der 2. Klasse auch für die 1. Klasse. — 4) Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) waren vom 1. 12. 1957 bis zum 29. 5. 1965 zusätzlich zum Schnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km, DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. Ein bereits gezahlter Fernschnellzugzuschlag wird angerechnet. — 5) Auf bundesdeutschen und außerdeutschen Strecken. — 6) Bei den Schlafwagenpreisen der Einbettklassen sind vom 3. 6. 1956 bis zum 31. 5. 1966 folgende Eisenbahnzuschläge einbezogen: bis 300 km DM 3,00, 301 bis 500 km DM 6,00, 501 bis 700 km DM 9,00 und über 700 km DM 12,00 (v. 28. 5. 1967 b. 25. 5. 1968: bis 300 km DM 3,50, über 300 km DM 9,50). Mit Wirkung vom 29. 9. 1968 entfällt der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse. — 7) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen bei den Preisen für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — 8) Einschließlich des vom 15. 3. 1961 bis 26. 5. 1962 erhobenen Bedienungsgeldes (12% des Preises für Schlafwagenplätze, wobei der Eisenbahnzuschlag für die Einbettklasse nicht berücksichtigt wurde). — 9) Für Bettkarten in Neubau-Schlafwagen (klimatisiert, WL „K“) gelten ab 27. 2. 1962 in der Touristenklasse um DM 2,00, in der Doppelbettklasse um DM 3,00 und in der Einbettklasse um DM 3,00 höhere Preise. Mit Ausnahme der Spezialklasse, die in „K“ Schlafwagen nicht geführt wird, werden die „K“-Zuschläge bei den ab 22. 5. 1966 veröffentlichten Bettkartenpreisen berücksichtigt, da die Schlafwagenläufe bis zu diesem Zeitpunkt nahezu vollständig klimatisiert worden sind. — 10) Ab 29. 9. 1968 gelten für die Bettkarten ausgewählter DSG-Schlafwagenläufe (9 von insgesamt 52) verbilligte Werbepreise (1. Klasse-Einbettabt. DM 60,00, Doppelbettabt. DM 30,00, 2. Klasse-Touristenklasse DM 20,00). — 11) Die ab 81 km erhöhten Streckenfahrpreise gelten auch bei der Benutzung von D-Zügen. — 12) Ab 1. 6. 1969 werden D-Zugzuschläge nur noch für Fahrstrecken von 1 — 80 km erhoben. — 13) Zone I bis 300 km; Zone II über 300 km.

#### 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Die Eisenbahnfahrpreise im Ausland werden seit Erscheinen des Heftes vj 2/1966 unter Berücksichtigung von Veränderungen des „Gemeinsamen Internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen (TCV)“, zusammengestellt von den Eisenbahnverwaltungen europäischer Länder, in DM-Währung dargestellt und gelten allgemein für Personen- und D-Züge. Besondere D-Zug-Zuschläge werden nur von den Eisenbahnverwaltungen Jugoslawiens (ab 1. 3. 1957), der Niederlande (ab 1. 12. 1962), Österreichs (früher nur in der 1. Klasse, ab 1. 1. 1964 auch in der 2. Klasse) und Schwedens erhoben. Nach den Streckentafeln des TCV sind die D-Zug-Zuschläge in den Eisenbahnfahrpreisen ab 1. 4. 1965 für Jugoslawien und ab 1. 5. 1965 für Schweden inbegriffen.

Seite 12

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) Ab 1. 5. 1965 gelten die Hin- und Rückfahrkarten der dänischen Staatsbahnen bis zu einem Monat. — 3) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — 4) In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet. — 5) Repräsentativ ermittelte Fahrpreise. Ab 1. 5. 1969 gelten in Großbritannien je nach Fahrstrecke für Einfache Fahrt unterschiedliche Fahrpreise, für Hin- und Rückfahrt doppelte oder entsprechend ermäßigte Fahrpreise. — 6) Die D-Zug-Zuschläge der jugoslawischen Staatsbahnen sind ab 1. 4. 1965 in den dargestellten Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 13

1) Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — 2) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — 3) Die D-Zug-Zuschläge der Schwedischen Staatsbahnen sind ab 1. 5. 1965 in den Personenfahrpreisen enthalten.

Seite 14

1) Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze.

Seite 14 (Fortsetzung)

#### 3. Personenfahrpreise für wichtige europäische Eisenbahnverbindungen

\*) Die jeweiligen Fahrpreisanteile außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen wurden mit Hilfe der TCV-Wechselkurse in DM umgerechnet.

## B. Güterverkehr

(Nach Angaben der Bundesbahndirektion Frankfurt)

Bis 31. 12. 1967 war in den Eisenbahnfrachtsätzen des DEGT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der Regelsätze für Beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungsstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% des Frachtsatzes). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungsätze des DEGT wegen der Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

#### 1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Wagenladungen

Bei der Eintarifierung der Güter in die einzelnen Wagenladungsklassen werden neben dem Wert eine Reihe anderer Gesichtspunkte, so die volkswirtschaftliche Bedeutung, die natürliche Beschaffenheit, der Bearbeitungsgrad und die Produktionsstufe des Gutes, der Verwendungszweck, ferner z. B. die Bruchempfindlichkeit, das Raumgewicht und damit der Grad der Auslastung der Wagen, oder die vom Verfrachter und der Eisenbahn der Beförderung des Gutes beigemessene Bedeutung berücksichtigt. Güter ohne nennenswertes Transportaufkommen werden ohne Rücksicht auf ihren Wert in die höchste Wagenklasse eingestuft (A/B, A).

#### Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Regelklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab	Ab 15. 3. 1966	
A	A/B	A	Hochwertige gewerbliche Fertigwaren, z. B. Kraftfahrzeuge, Textilien einschl. Textilhalbwaren u. Bekleidung; Genussmittel, z. B. Kaffee, Spirituosen
B	A/B	A	Wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. Maschinen, Möbel Wichtige Nahrungsmittel, z. B. Brot, Zucker, Fleisch, Fette
C	C/D	A	Weniger wertvolle gewerbliche Fertigwaren, z. B. eiserne Kessel und Röhren Hochwertige gewerbliche Grundstoffe, z. B. Pflanzenfasern, Benzol, Lösungsmittel
D	C/D	A	Obst Mittelwertige gewerbliche Grundstoffe und Vorerzeugnisse, z. B. Porzellanmasse, Mittellagen für Sperrholzplatten, Kacheln, bestimmte NE-Metalle (Blei, Zink u. a.) Wichtige Nahrungsmittel-Grundstoffe, z. B. Getreide, Mehl
E	E	B	Bestimmte gewerbliche Halbwaren und Vorerzeugnisse, z. B. Schmittholz, Schwerchemikalien (Soda, Salzsäure), unbearbeitetes Flach- und Hohlglas (Fensterglas, Konservgläser)
F	F	B	Geringwertige gewerbliche Halb- und Fertigwaren, z. B. Steine, Zement, Dachziegel, Betonrohre, gebrauchte Packmittel und Baugerätschaften
G	G	C	Futter- und Düngemittel; Gemüse
Gk	Gk	Ck	Geringwertige gewerbliche Rohstoffe, z. B. Erze (ab 1. 5. 65 nur noch NE-Erze), Sand, Kies, Schlacken Landwirtschaftliche Erzeugnisse, z. B. Heu, Stroh, frische Rüben und Kartoffeln Beförderungsteuerfreie gewerbliche Rohstoffe: Aschenkohlen, Aschenkoks und Rauchkammerlöschchen, ab 1. 5. 1965 auch Eisen-erze (Ck m. W. v. 1. 1. 1968 weggefallen; vgl. Anm. 3) zu Seite 13)



Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nach Montangüterklassen (Kurzfassung)

Wagenladungsklassen			Zugeordnete Güterarten
Vor dem 1. 2. 1958	Ab	Ab 15. 3. 1966	
(C)	I	I	Walzstahl (ohne Röhrenvormaterial): Bandstahl, Stahlstreifen, Warmbreitband (unbearb.), Stahlbleche und -platten, Eisenbahnoberbaustoffe, Hohlbohrerstäbe, Spundwandstahl, Stab- und Formstahl, Walzdraht
(D)	II	II/III	Röhrenvormaterial: Bandstahl (auch z. Auswalzen u. Profilieren), Stahlstreifen, Warmbreitband (mit einem Kaltstich versehen), Stahlbleche, Stahlplatten
(F)	III	II/III	Vorgewalztes und vorgeschmiedetes Halbzeug (einschl. Röhrenknüppel, Warmbreitband zum Auswalzen)
(F)	IV	IV	Roheisen, Stahlrohblöcke und -brammen, Stahlschrott
(Fk)	V	V	Kohlen und Kohlenabfälle (ohne Tarifpositionen unter Kl. Gk—Ck; s. oben)

Seite 15

<sup>\*)</sup> Ohne Montangüterklassen. — <sup>3)</sup> Die Sonderklassen mit Zusatzbezeichnung —k gelten für Wagenladungen mit beförderungsteuerfreien Gütern, nämlich mit Kohlen (Fk) und Kohlenabfällen (Gk, darunter ab 1. 5. 1965 auch Eisen- und Manganerze einschließlich Abfälle und Zwischenerzeugnisse aus diesen Erzen) sowie mit Kohlen und Kohlenabfälle in Eilguttransporten (Dk). Die Klasse Gk wurde zum 15. 3. 1966 in „Ck“ umbenannt. Ab 1. 1. 1968 ist auch für die vorher beförderungsteuerfreien Güter Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zu zahlen. Mit der gleichzeitigen Umstellung der Frachtsätze auf Nettobasis ist daher die Regelklasse „Ck“ weggefallen. — <sup>4)</sup> Bei Anwendung der Kohlen-Ausnahmetarife wird die Fracht nach dem Mindestgewicht berechnet. Ist jedoch der Wagen bei der Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich vollausgenutzt, wird der Frachtberechnung abweichend von dem vorgeschriebenen Mindestgewicht das auferundete wirkliche Gewicht zugrunde gelegt. Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralsteuereinkommen in Höhe von 8,6% dieses Frachtsatzes gewährt. Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe 7,6%. — <sup>5)</sup> Da der Tarif erst von 291 km an gilt und die mittlere Transportweite etwa bei 500 km liegt, werden hier die Frachtsätze für eine Entfernung von 500 km angegeben. — <sup>6)</sup> Am 1. 2. 1958 wurden Frachtsätze der 20-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15-t-Klasse abgefertigt. — <sup>7)</sup> Ab 1. 3. 1962. — <sup>8)</sup> Am 15. 3. 1966 wurden Frachtsätze der 25-t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen mit einem Frachtberechnungsgewicht von 25000 kg und mehr. Vom 1. 2. 1958 bis 14. 3. 1966 wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20-t-Klasse abgefertigt.

2. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für Stückgut

Seite 16

<sup>1)</sup> Für jede Stückgutsendung von oder nach einem Bahnhof mit geringem Stückgutverkehr (unter 8 t täglich) wurde vom 15. 3. 1966 bis zum 31. 5. 1970 neben der Fracht ein Zuschlag von DM 1,00 erhoben. Waren solche Bahnhöfe im Versand und Empfang betroffen, so erhöhte sich der Zuschlag auf DM 2,00. Diese Regelung galt für etwa 33% aller Gütertarifbahnhöfe. — <sup>2)</sup> Ab 1. 6. 1970 Frachten für die Stückgutbeförderung auf der Schiene zwischen rund 1000 „Stückgutbahnhöfen“ der Deutschen Bundesbahn und der Nichtbundeseseigenen Deutschen Eisenbahnen, d. h., ohne evtl. hinzuzurechnende „Flächenfrachten“ für die Abholung von bzw. Weiterbeförderung nach den ebenfalls am Stückgutverkehr der Deutschen Eisenbahnen teilnehmenden 30000 „Stückgutorten“.

3. Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksichtigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung der jeweils geltenden Regelklassen (vgl. Tabelle I. B. 2) bzw. Ausnahmetarife zu Monatszahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

Seite 16

<sup>3)</sup> Vor dem 15. 3. 1966 wurde die Eisenbahnfracht für volle Wagenladungen allgemein nach 20 t-Sätzen anstatt nach 25 t-Sätzen berechnet. Für verschiedene hier dargestellte Ausnahmetarife gelten jedoch spätere Umstellungstermine (bis zum 1. 6. 1967). Für die Berichtsjahre 1966 bzw. 1967 werden demzufolge mittlere 1000 kg-Frachten für weniger als 12 Monate angegeben, denen je nach Änderungsdatum entweder 20 t-Sätze oder 25 t-Sätze zugrunde liegen. In den Zahlenspalten der Tabellen ist der Übergang zur Frachtberechnung nach 25 t-Sätzen durch einen waagerechten Strich angedeutet. Einzelheiten teilt das Statistische Bundesamt auf Anfrage mit. — <sup>4)</sup> In der Zeit vom 1. 8. 1962 bis 30. 6. 1967 wurde für Getreidetransporte eine Frachthilfe in Höhe von 25% des Frachtsatzes über die Deutsche Bundesbahn als Frachtführer gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962, Nr. 142 vom 31. 12. 1962). Vom 1. 7. 1967 bis 31. 7. 1968 wurde die Frachthilfe unmittelbar durch das Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, Frankfurt (M) an die Empfangsberechtigten gezahlt (lt. Bundesanzeiger Nr. 127 vom 12. 7. 1967). Ab 1. 8. 1968 wird sie erneut durch die Deutsche Bundesbahn erstattet (Bundesanzeiger Nr. 136 vom 25. 7. 1968). Die Ermäßigung wurde ohne Rücksicht auf die nachträgliche Erstattung bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>5)</sup> Ohne Speisefette. — <sup>6)</sup> Für die Frachtenbildung dieser Verkehrsrelation galten im Laufe der dargestellten Berichtsjahre nacheinander verschiedene Regelklassen bzw. Ausnahmetarife. Die entsprechenden Angaben der Tabellenkopfspalte beziehen sich auf die jeweils zur Zeit maßgebende Tarifstelle. Einzelheiten über früher geltende Tarifstellen teilt das Statistische Bundesamt, Abt. VI/A, auf Anfrage mit. — <sup>7)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Fische in vollen Wagenladungen liegt bei rund 9 t. Frz = Frachtsatzzeiger für Fische und Fischwaren gem. § 28 ATV des DEGT I B. Das Frachtberechnungsgewicht umfaßt auch das als Wärmeschutzmittel beigegebene Wassereis (Naßeis). — <sup>8)</sup> Die mittlere Wagenauslastung für Tabak in vollen Wagenladungen liegt bei rund 14 t. — <sup>9)</sup> Durchschnitt April/Dezember. — <sup>10)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>11)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>12)</sup> Übliche Gewichtsklasse für Wolle bzw. Baumwolle. — <sup>13)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge.

Seite 17

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 16. — <sup>2)</sup> Vgl. Anm. <sup>6)</sup> zu Seite 16. — <sup>3)</sup> Der Ausnahmetarif gilt nur für geschlossene Züge. — <sup>4)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember. — <sup>5)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Steinkohlentransporte eine Frachthilfe aus dem Mineralölsteuereinkommen in Höhe von 8,6% des Frachtsatzes gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960); seit dem 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>7)</sup> Für Sendungen an die Technischen Werke Stuttgart: I Heizkraftwerk, II Blockkraftwerk und Gaskokerel.

Seite 18

<sup>1)</sup> Vgl. Anm. <sup>3)</sup> zu Seite 16. — <sup>2)</sup> Warm gewalzter Rundstahl zur Herstellung von Röhren, gewalzten Stahlplatten zum Schmieden in warmem Zustande oder zum Auswalzen. — <sup>3)</sup> Vgl. Anm. <sup>6)</sup> zu Seite 16. — <sup>4)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>5)</sup> Durchschnitt Januar/Dezember.

4. Pauschalfrachten für Container

<sup>7)</sup> Bis 31. 5. 1968: Beförderung in gedeckten Wagen, ab 1. 6. 1968: Beförderung in Containern auf offenen Wagen. — <sup>8)</sup> Mit einem Fassungsvermögen von 40 Kubikfuß (= 1,132674 cbm). — <sup>9)</sup> Vor dem 1. 7. 1960 wurde die Eisenbahnfracht nach 15 t-Sätzen anstatt nach 20 t-Sätzen berechnet.

Erläuterungen zu Seiten 16 bis 18: a) Kuhlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — d) Privatkesselwagen die im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen zugelassen sind. Ab 1. 2. 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder in gewöhnlich gedeckten Wagen gleich.

II. Straßenverkehr

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen des RKT für Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme der bis 30. 6. 1955 geltenden Wagenladungssätze für beförderungsteuerfreie Güter die Beförderungsteuer enthalten (für Beförderungstrecken bis 49 km 4%, ab 50 km 7% der Frachtsätze). Am 1. 1. 1968 wurden die Stückgut- und Wagenladungssätze des RKT wegen Einführung des Mehrwertsteuersystems auf Nettobasis umgestellt. Die gesondert zu berechnende Mehrwertsteuer beträgt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1968 10%, ab 1. 7. 1968 11%.

Gebietstand: Bundesgebiet ohne Berlin. — Vor dem 6. 7. 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

- A. Frachten des Reichskraftwagentarifs für Stückgut
- B. Frachtsätze des Reichskraftwagentarifs für Wagenladungen

Seite 19

<sup>1)</sup> Die Sonderklassen mit der Zusatzbezeichnung „K“ gelten für Wagenladungen beförderungsteuerfreier Güter, nämlich Kohlen (FK) und Kohlenabfälle (GK) sowie für Wagenladungen von Kohlen und Kohlenabfällen im Eilguttransport (DK). Nach der Neufassung des Beförderungsteuergesetzes vom 13. 6. 1955 wurden die Sonderklassen DK, FK und GK wegen erneuter Heranziehung des Kohlen- und Kohlenabfalltransportes im Güterfernverkehr zur Beförderungsteuer mit Ablauf des 30. 6. 1955 aufgehoben. Die Klasse FK wird ab 1. 2. 1958 als Montanklasse V weitergeführt. — <sup>2)</sup> Bei Anwendung von 5 t und 10 t-Sätzen kann ab 14. 3. 1966 ein Nachlaß bis zu 5% vom Regelsatz gewährt werden. Zahlen in Klammern: Mindestsätze (— Tarifsätze — 5%) — Höchstsätze (— Tarifsätze). — <sup>3)</sup> Ab 1. 5. 1970 können bei Anwendung aller Ladungsklassen Nachlässe bzw. Zuschläge bis zu 6% des Regelsatzes vereinbart werden. Zahlen in Klammern: Mindestsätze (— Tarifsätze — 6%) — Höchstsätze (= Tarifsätze — 6%). — <sup>4)</sup> Am 15. 12. 1964 wurden Frachtsätze der 20 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 20000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 15 t-Klasse abgefertigt. — <sup>5)</sup> Am 1. 5. 1970 wurden Frachtsätze der 23 t-Klasse eingeführt. Sie werden angewendet für Sendungen im frachtpflichtigen Gewicht von 23000 kg und mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden solche Sendungen nach den Frachtsätzen der 20 t-Klasse abgefertigt.

### III. Spedition

(Nach Angaben des Bundesverbands Spedition und Lagerei e.V., Bonn)

#### Kundensätze des Speditursammelgutverkehrs mit Eisenbahn und Kraftwagen

Die dargestellten Kundensätze gelten nur für den Speditionssammelgutverkehr innerhalb des Bundesgebietes. Für den entsprechenden Güterverkehr vom Bundesgebiet nach Berlin gelten Kundensatzänderungen. Bis 31. 12. 1967 war in den Kundensätzen des Speditursammelgutverkehrs die Beförderungssteuer mit durchschnittlich 5,26% enthalten. Seit dem 1. 1. 1968 gelten Netto-Kundensätze, die um den entsprechenden Prozentsatz ermäßigt worden sind.

Gebietsstand: Bundesgebiet ohne Berlin. Für den Speditursammelgutverkehr von Berlin nach dem Bundesgebiet gelten — von geringfügigen zeitlichen Abweichungen abgesehen — dieselben Kundensätze. — Im Saarland galten vor dem 6. 7. 1959 besondere Tarife in ffrs.

Seite 19 (Fortsetzung)

<sup>\*)</sup> Mindestsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze—Höchstsätze (= Mindestsätze + 10%). — <sup>7)</sup> Richtsätze; Zahlen in Klammern: Mindestsätze (= Richtsätze — 5% Höchstsätze (= Richtsätze + 15%).

### IV. Schiffsverkehr

#### A. Binnenschifffahrt

Die Frachtsätze und Schiffsabgaben der deutschen Binnenschifffahrt verstehen sich ohne Beförderungssteuer bzw. ab 1. 1. 1968 ohne Umsatzsteuer. Bis 31. 12. 1967 war in den Frachtsätzen eine Vorsteuerbelastung von 0,5% enthalten. Infolgedessen gelten nach freiwilliger Unterwerfung der gewerblichen Binnenschifffahrt unter die Umsatzsteuerpflicht (lt. § 9 Ums St Ges vom 29. 5. 1967) ab 1. 1. 1968 für den Gütertransport auf dem Wasserwege innerhalb der Bundesrepublik um rd. 0,5% gekürzte Nettosätze.

##### 1. Frachtsätze

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West)

Monatszahlen der Binnenschifffahrtsfrachten werden aus den von den einzelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen unter Berücksichtigung der mitgeteilten Daten der Frachtsatzänderung errechnet. Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.

Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Folge vj 4/1968 dieses Berichts, Seite 19).

Seite 20

<sup>1)</sup> Ab 1. 8. 1962 wird für Getreidetransporte innerhalb des Bundesgebietes (einschl. des Verkehrs nach Berlin West) eine Frachthilfe in Höhe von 25% gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 141 vom 28. 7. 1962 und Nr. 142 vom 31. 7. 1962). Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt. — <sup>2)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>3)</sup> Einschl. Schiffsabgaben auf dem Neckar (vgl. Tabelle II. A. 2, Folge vj 4/1968 dieses Berichts, S. 19). — <sup>4)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschl. Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 1958, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Für Teilpartien zwischen 50 und 100 t wurden bis einschl. August 1966 0,30 DM je t zusätzlich berechnet. Vor dem 1. 9. 1966 galten die dargestellten Tonnensätze für Partien ab 100 t. — <sup>6)</sup> Ab 1. 7. 1960 wird für Kohlentransporte innerhalb des Bundesgebietes (ohne Berlin) eine Frachthilfe in Höhe von 8,6% der Frachtkosten gewährt (lt. Bundesanzeiger Nr. 123 vom 30. 6. 1960). Ab 1. 4. 1964 beträgt die Frachthilfe nur noch 7,6% des Frachtsatzes (lt. Bundesanzeiger Nr. 64 vom 4. 4. 1964). Mit Wirkung vom 10. 2. 1970 wurde sie aufgehoben. Die Ermäßigung wurde bei den ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt.

Erläuterungen: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle. — Zechngruppen: I = Zechnhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 37,26 (Schleuse Herne-Ost) bis km 45,60 (Einnündung in den Dortmund-Ems-Kanal) und am Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 19,51 (Abzweigung Datteln-Hamm-Kanal). — II = Zechnhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen) bis km 37,26 (Schleuse Herne-Ost), am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal. — III = Zechnhäfen am Rhein-Herne-Kanal von km 0,77 (Schleuse Duisburg-Meiderich) bis km 23,18 (Schleuse Gelsenkirchen).

Seite 21

<sup>1)</sup> Siehe Seite 20, Anmerkung <sup>6)</sup>. — <sup>2)</sup> Einschl. der Schiffsabgaben auf dem Main bzw. Neckar (vgl. Tabelle IV A. 2, S. 20). — <sup>3)</sup> Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten am 10. 7. 1958, für Bergfahrten am 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>4)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>5)</sup> Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$  und umgekehrt. — <sup>6)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen-Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig von dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — Ab 1. 8. 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden; Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774 (Flugbenzin; Vergaserkraftstoff), II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899 (Rohöle verschiedener Herkunftsländer ohne Venezuela bzw. Trinidad; Petroleum, Gasöl/Dieselmotorkraftstoff), III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an (Rohöle aus Venezuela bzw. Trinidad; Heizöle, Schmieröle und Bitumen). — <sup>7)</sup> D Januar/Juli. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder — <sup>9)</sup> Ab 1. 3. 1970 können Nachlässe bzw. Aufschläge bis zu 5% (vom Transportsatz) berechnet werden.

#### B. Seeschifffahrt

Monatszahlen der Trampfrachtraten werden als arithmetisches Mittel aus den im angegebenen Monat bekanntgewordenen Abschlüssen berechnet. Die Jahreszahlen sowie die Vierteljahreszahlen (der Frachtraten der nordeuropäischen Küstenfahrt) sind das arithmetische Mittel der Monatszahlen.

##### 1. Frachtraten der nordeuropäischen Küstenschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 22

<sup>1)</sup> Weizer, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste (ohne Hafer und Reis). — <sup>2)</sup> Ölkuchen und andere Rückstände aus der Gewinnung pflanzlicher Öle. — <sup>3)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>4)</sup> Einschl. Wormerveer, Zaandam und Zwijndrecht. — <sup>5)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>6)</sup> Ostküste Jütland einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>7)</sup> Ab 18. 11. 1967 einschl. umgerechneter DM- bzw. FF-Abschlüsse. — <sup>8)</sup> Ab 1. 1. 1968 Frachtraten in DM. — <sup>9)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — <sup>10)</sup> Einschl. Papierholz. — <sup>11)</sup> Antwerpen, Gent, Ostende und Zeebrügge. — <sup>12)</sup> Amsterdam, Delfzijl, Dordrecht, Haarlingen, Rotterdam und Zaandam. — <sup>13)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>14)</sup> Chinaclay. — <sup>15)</sup> Einschl. Mälarsee.

Seite 23

<sup>1)</sup> Eisenschlacke. — <sup>2)</sup> Eisen- und Stahlschrott. — <sup>3)</sup> Fredericia und südl. davon. — <sup>4)</sup> Dänemark einschl. Inseln, ohne Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>5)</sup> Einschl. Terneuzen und Ymuiden. — <sup>6)</sup> Einschl. Mälarsee. — <sup>7)</sup> Rheinhäfen von Köln-Porz bis Emmerich. — <sup>8)</sup> Ab 2. Vierteljahr 1968 Frachtraten in DM je 1000 kg. — <sup>9)</sup> Die Berichterstattung über die Küstenfrachten verzögert sich aus erhebungstechnischen Gründen. — <sup>10)</sup> Koks aus Steinkohle. — <sup>11)</sup> Einschl. Bornholm, ohne Isefjord (Seeland). — <sup>12)</sup> Ohne Limfjordhäfen um Esbjerg. — <sup>13)</sup> Einschl. Isefjord (Seeland) und Bornholm. — <sup>14)</sup> Ab 1968 einschl. umgerechneter DM-, dkr- bzw. hf-Abschlüsse. — <sup>15)</sup> Braunkohlenbriketts.

##### 2. Frachtraten der Überseeschifffahrt (in Reisecharter)

Seite 24

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>3)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — <sup>4)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>5)</sup> Einschl. Abschlüsse zu berth terms, Verladung fußabwärts in San Lorenzo beginnend. Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Vor dem 1. 1. 1961 s. d. je 2240 lbs. — <sup>7)</sup> Gerste. — <sup>8)</sup> Reis. — <sup>9)</sup> Mais. — <sup>10)</sup> Frei ein und aus. — <sup>11)</sup> Mechanische Bulkverladungen in Mackay oder Townsville. — <sup>12)</sup> Einschl. Rotterdam löschen. — <sup>13)</sup> Errechnet aus US-Pauschalfrachten. — <sup>14)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute oder Panamakanal.

Seite 25

<sup>1)</sup> Außerdem große Küstenschifffahrt (Mittelmeerfahrt). — <sup>2)</sup> Große Ladungen (über 500 Fathoms). — <sup>3)</sup> Umgerechnet von US \$-Pauschalfrachten. — <sup>4)</sup> Ab 6. 6. 1967 via Kaproute. — <sup>5)</sup> Rohphosphat. — <sup>6)</sup> Ab 1969 \$ je 2240 lbs. — <sup>7)</sup> Ab 1968 \$ je 2240 lbs.

##### 3. Frachtraten der Tankerfahrt (in Reisecharter)

Seite 25 (Fortsetzung)

<sup>\*)</sup> Ab 16. 5. 1967 via Kaproute.

## C. Schiffsfrachtsindizes

### 1. Indices der Seefrachtraten

Den Trampfrachtsindizes liegen Frachtabschlüsse auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) in englischen £, US-\$ und DM, skr, dkr und hfl zugrunde. Der Frachtenindex der Linienfahrt des BMV, Abt. See, Hamburg, umfaßt außer Tarifraten und offenen Raten in englischen £, US-\$ und DM auch Raten in anderen Währungen (z. B. dkr, nkr, skr, hfl, bfrs, Can.-\$).

Monatszahlen der Trampfrachtsindizes stellen die Maßzahlen der — zumeist gewogenen — mittleren Raten im Berichtsmonat dar, bezogen auf die entsprechenden Mittelraten des Basiszeitraums. Bei den wöchentlich berechneten Trampfrachtsindizes der Firma Maritime Research Inc., New York, sowie beim britischen Tankerfrachtenindex der Firma Mullion, London, sind die ausgewiesenen Monatszahlen das arithmetische Mittel der im entsprechenden Monat anfallenden Wochenmaßzahlen. Die Jahreszahlen sind alsdann das arithmetische Mittel der Monatszahlen des jeweiligen Jahres (sog. Zwölfmonatsmittel).

Die Tanker-Indices werden aus Frachtabschlüssen auf dem Tagesmarkt (Reisecharter) nach den Zu- bzw. Abschlägen der nachstehenden Tankerfrachten-Grundtarife berechnet:

**Scale** — London Market Tanker Nominal Freight Scale als Scale Nr. 1 vom 1. 11. 1952, revidiert am 1. 7. 1954 als Scale Nr. 2, am 15. 12. 1958 als Scale Nr. 3. — **Intascale** — International Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 5. 1962. — **Worldscale** — Worldwide Tanker Nominal Freight Scale, gültig ab 15. 9. 1969.

Seite 26

<sup>1)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen der früher auf Basis 2. Hj. 1954 bzw. Dezember 1959 berechneten Indices (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Vj. 1/1968. — <sup>2)</sup> Frachtraten für Einzel- und auch Konsekutivreisen bei 6 Massengütern in 17 weltweiten Relationen im einfachen Durchschnitt der Maßzahlen berechnet von Heinz Peters, Hamburg, im Auftrag der Tageszeitung „Die Welt“, Hamburg. — <sup>3)</sup> Einschl. große Küstenfahrt (Mittelmeer). Das Statistische Zentralamt, Den Haag, hat die Berechnung der Niederländischen Seefrachtsindizes mit Ablauf des 1. Quartals 1968 eingestellt. — <sup>4)</sup> Monatszahlen ab Januar 1970 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>5)</sup> Nordeuropäische Küstenfahrt. — <sup>6)</sup> Die Chamber of Shipping London, hat die Berechnung des britischen Seefrachtsindex mit Ablauf des Jahres 1969 eingestellt. — <sup>7)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>8)</sup> 1. bis 25. 9. 1969. — <sup>9)</sup> Monatszahlen ab Oktober 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>10)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom. — <sup>11)</sup> Umbasierte Jahres- bzw. Monatszahlen des bisher auf Basis 1954 berechneten Trampfrachtenindex (vgl. PLW M 7 „Preise für Verkehrsleistungen“, 1. Vierteljahreshft 1968.

Seite 27

<sup>1)</sup> s. Seite 26, Anm. <sup>10)</sup>. — <sup>2)</sup> s. Seite 26, Anm. <sup>11)</sup>. — <sup>3)</sup> Küstentonnage von 200 bis 700 BRT im Küstenverkehr italienischer Häfen sowie im Seeverkehr zwischen italienischen Häfen und sonstigen Mittelmeerhäfen.

Seite 28

<sup>1)</sup> Über 50% der erfaßten Tramp-Tonnage; 29 Frachtrelationen vorwiegend im Überseeverkehr (Getreide, Zucker, Erz-, Kohle-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>2)</sup> Etwa 33% der erfaßten Transporttonnage; 33 Frachtrelationen im großen Küstenverkehr (einschl. Mittelmeerverkehr; Getreide-, Ölsaaten-, Holz-, Kohle-, Asphalt-, Bitumen-, Chemikalien-, Phosphat-, Zement-, Eisen- und Stahltransporte). — <sup>3)</sup> Küstenschiffe von 1100 bis 2000 tdw., etwa 17% der erfaßten Tramp-Tonnage; 23 Frachtrelationen im nordeuropäischen Küstenverkehr (Getreide-, Holz-, Ton-, Kohle-, Düngemittel-, Eisen- und Stahltransporte).

### 2. Sonstige Schiffsfrachtsindizes

Seite 29

<sup>1)</sup> Das Average Freight Rate Assessment für Tanker (AFRA-Rate) wurde vom 1. 7. 1964 bis zum 1. 7. 1968 halbjährlich und zwar als mittlere Rate aller Intascalewerte für Tages-, mittel- und langfristige Tanker-Abschlüsse sowie der entsprechenden Selbstkostensätze für die Tanker-Hausflotten der großen Ögesellschaften für 3 Größenklassen berechnet: 15000 bis 24999 tdw. (GP = General Purpose), 25000 bis 44999 tdw. (MR = Medium Range) und 45000 bis 69999 tdw. (LR = Large Range). Wegen der vor dem 1. 7. 1964 angewendeten Berechnungsmethode vgl. entsprechende Anmerkungen in den Folgen Vj. 3/1957 bis Vj. 2/1968 dieses Berichts). Vom 15. 7. 1967 bis zum 15. 10. 1968 wurden zusätzlich berechnete AFRA-Monatszahlen veröffentlicht. Seit dem 1. 11. 1968 werden die AFRA-Raten für 4 Größenklassen in monatlichen Abständen (jeweils für Berichtszeiten vom 16. eines Monats bis zum 15. des folgenden Monats gemittelt) berechnet: 16500 bis 24099 tdw. (GP), 25000 bis 44999 tdw. (MR), 45000 bis 69999 tdw. (LR 1) und 70000 bis 149999 tdw. (LR 2). Berücksichtigt sind Transporte u. a. ab Karibischer See, US-Golf und Persischem Golf. Die Halbjahres- und Monatszahlen werden unter Verwendung der entsprechenden Grundraten-Positionen des Intascale- bzw. Worldscale-Tarifs vom Statistischen Bundesamt in s je t umgerechnet (vgl. Erläuterungen zu C.1. Indices der Seefrachtraten). — <sup>2)</sup> Ab 16. 5. 1967 Kaproute. — <sup>3)</sup> MD Oktober—Dezember. — <sup>4)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>5)</sup> Ab 15. 9. 1969 auf neuer Basis Worldscale. — <sup>6)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen (je Stunde) und schneller. — <sup>7)</sup> Motorschiffe mit einer Dienstgeschwindigkeit bis zu 16 Seemeilen (je Stunde). — <sup>8)</sup> Ölbrenner und Motorschiffe. — <sup>9)</sup> Berechnet vom Statistischen Bundesamt aufgrund von Preiserhebungen der britischen Schiffsfrachtschrift „Fairplay“, die jeweils am 30. Juni und am 31. Dezember veröffentlicht werden. — <sup>10)</sup> Der Neubaupreis bezog sich in den Jahren 1962 bis 1964 auf einen Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 24000 t. Materialeinsparungen und Formverbesserungen aufgrund technischer Fortschritte im Schiffbau sowie Erleichterungen der Bedingungen für die Schiffsklassifizierung ermöglichten eine Erhöhung der Tragfähigkeit bei sonst gleichbleibenden Schiffsabmessungen. Demzufolge stellte „Fairplay“ seine Preisangaben für den Bulk-Carrier von 24000 auf 25000 t Tragfähigkeit um. — <sup>11)</sup> Die dadurch eintretende Verbilligung (um 20000 £) wird in den Zahlen ab 2. Halbjahr 1965 berücksichtigt. — <sup>12)</sup> Berechnet aufgrund der Jahresberichte der Schiffsmaklerfirma Barry Rogliano Salles (Ventes) Paris, Quartalszahlen sowie Jahreszahlen 1969ff. fortgerechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schiffsfrachtsveröffentlichungen. — <sup>13)</sup> Berechnet aufgrund von Preisermittlungen internationaler Schiffsfrachtsveröffentlichungen. — <sup>14)</sup> Ab 1. 1. 1969 ohne Inspektion; größtenteils zum Abbruch bestimmt.

## V. Luftverkehr

Flugpreise und Flugfrachtraten werden an Hand der in Kursbüchern und Frachtlisten einzelner Fluggesellschaften veröffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und, soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben handelt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen in den betreffenden Jahren berechnet.

In den Personenflugpreisen und Luftfrachtraten der Deutschen Lufthansa im Luftverkehr innerhalb des Bundesgebiets (ohne den Luftverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin, der von ausländischen Fluggesellschaften durchgeführt wird) waren bis zum 31. 12. 1967 4% Umsatzsteuer enthalten. Im Zuge der Einführung der Mehrwertsteuer von 10% (ab 1. 7. 1968 erhöht auf 11%) wurden die binnendeutschen Personenflugpreise um 6,5% angehoben. Für den binnendeutschen Luftfrachtverkehr wurden am 1. 1. 1968 Nettoraten eingeführt, die um 3,85% unter den früheren umsatzsteuerbelasteten Luftfrachtraten liegen.

### A. Personenverkehr

#### 1. Flugpreise von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughafen-, Passagier- oder Landgebühren bzw. -steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils zum 1. April und 1. Oktober. Für die dargestellten Hin- und Rückflüge wurde bis zum 31. 3. 1963 ein 10%iger, vom 1. 4. 1963 bis zum 31. 3. 1966 ein 5%iger Rundreiseraabatt gewährt. Vom 1. 4. 1969 an gelten für Hin- und Rückflüge jeweils die doppelten Preise für den einfachen Flug.

Seite 30

a) Innerhalb von 23 Tagen, ab 1. 4. 1963 bzw. 1. 3. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Wochenendflugpreise: Nur von Freitag 00.01 Uhr bis Montag des gleichen Wochenendes, 12.00 Uhr, gültig. — c) Ohne zeitliche Beschränkung, ab 15. 3. 1962 unter Berücksichtigung des vom Berliner Senat gewährten Zuschusses in Höhe von 45 DM (ab 1. 4. 1963 in Höhe von 52 DM). — <sup>1)</sup> Vor dem 1. 11. 1964 wurde die Sparklasse im Europaverkehr allgemein mit „Touristenklasse“ bezeichnet. — <sup>2)</sup> Nachtflugpreise (ohne zeitliche Beschränkung). — <sup>3)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>4)</sup> Jeweils vom 1. April bis 31. Oktober gültig. — <sup>5)</sup> Jeweils vom 15. November bis zum 31. März des folgenden Jahres gültig.

Seite 31

a) Innerhalb von 23 Tagen, ab 1. 4. 1963 bzw. 1. 4. 1965 innerhalb eines Monats. — b) Oktober 1956 bis März 1958 innerhalb von 15 Tagen, Oktober 1960 bis März 1964 innerhalb von 17 Tagen, April 1964 bis Februar 1970 innerhalb von 21 Tagen, ab 1. 3. 1970 innerhalb von 28 Tagen. — <sup>1)</sup> Im Europaverkehr wurde die Sparklasse vor dem 1. 11. 1964 allgemein mit Touristenklasse bezeichnet. Im Flugverkehr zwischen Europa einerseits und Südafrika/Mittelamerika/Mittel- und Ostasien andererseits wurde die Touristenklasse am 1. 10. 1960, im Nordatlantikverkehr am 1. 7. 1960 und im Südatlantikverkehr am 1. 3. 1961 durch die Sparklasse ersetzt. — <sup>2)</sup> Durchschnitt aus weniger als 12 Monatszahlen. — <sup>3)</sup> Die Darstellung der Flugpreise im Atlantikverkehr bezieht sich für die Jahreszahlen 1958 bis 1960 im allgemeinen auf die Benutzung von Propellerflugzeugen, ab 1961 (Frankfurt—New York/Montreal ab 1960) auf die Benutzung von Düsenflugzeugen.

### B. Güterverkehr

Luftfrachtraten je kg, umgerechnet von US-\$ (ab 18. 9. 1949 1 \$ — DM 4,20, ab 6. 3. 1961 1 \$ — DM 4,00, ab 6. 10. 1969 1 \$ — DM 3,80, ab 27. 10. 1969 1 \$ — DM 3,66)

#### 1. Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Durchschnitt berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

Seite 33

<sup>1)</sup> Ostroute über Indien. — <sup>2)</sup> Ab 250 kg. — <sup>3)</sup> Für Sendungen mit einem Gewicht von 1000 kg und mehr werden zusätzlich niedrigere Raten quotiert.

Seite 34

#### 2. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

<sup>1)</sup> Allgemeine Luftfrachtraten. — <sup>2)</sup> Ab 1. 4. 1964 einschl. Datenverarbeitungsmaschinen (Elektronenrechner u. ä.) und sonstige Maschinen für die maschinelle Aufbereitung. — <sup>3)</sup> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>4)</sup> Ab 100 kg. — <sup>5)</sup> Ab 250 kg.

Seite 35

#### 3. Spezialluftfrachtraten für ausgewählte Waren von wichtigen internationalen Flughäfen nach Frankfurt (Main)

<sup>1)</sup> Allgemeine Luftfrachtraten. — <sup>2)</sup> Reptilhäute. — <sup>3)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>4)</sup> Kombinierte Raten bei Umladung in anderen deutschen Flughäfen. — <sup>5)</sup> Fuchspelze. — <sup>6)</sup> Ab 100 kg.

## VI. Post- und Fernmeldeverkehr

Die Post- und Fernmeldeleistungen sind — mit Ausnahme der Personen- und Gepäckbeförderung im Postomnibusverkehr — auch ab 1. Januar 1968 umsatzsteuerfrei geblieben. Die Postomnibusgebühren schließen bis zum 31. 12. 1967 die Beförderungsteuer, ab 1. 1. 1968 die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) ein. Trotz der Änderung des Steuersatzes von 11 auf 10% (im Nahverkehr bis 50 km auf 5%) am 1. 1. 1968 und auf 11 bzw. 5,5% am 1. 7. 1968 haben sich die zuletzt am 1. 3. 1966 neu festgesetzten Postomnibusgebühren nicht geändert.

Gebietsstand: Bundesgebiet einschl. Berlin (West). — Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

### A. Postverkehr

#### 1. Gebühren für Briefsendungen im Inlands- und Auslandsverkehr

Seite 36

<sup>1)</sup> Am 1. 3. 1963 wurden in der untersten Gebührenstufe für Briefsendungen im Inlandsverkehr bis 20 g (Briefe, Drucksachen, Massendrucksachen, Briefdrucksachen und Warensendungen die Zusatzbezeichnung „Standard-“ sowie einschränkende Größengrenzen eingeführt (Länge 14 bis 23,5 cm, Breite 9 bis 12 cm, Höhe bis 0,5 cm). Sendungen, die die angegebenen Maße oder das Gewicht von 20 g überschreiten, müssen seit 1. 1. 1966 nach der jeweils nächst höheren Gebührenstufe freigemacht werden. In der Übergangszeit (vom 1. 3. 63 bis zum 31. 12. 65) galten die für Standardbriefsendungen aufgeführten Gebühren auch für Briefsendungen bis 20g, deren Abmessungen die vorgeschriebenen Standardmaße unter- bzw. überschreiten. — <sup>2)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden die Briefe und Postkarten innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 9. 1948 bzw. 1. 7. 1954 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>3)</sup> Für die Beförderung von Briefen bis 20 g (ab 1. 1. 1966 Standardbriefe) und Postkarten nach Frankreich und Belgien werden ab 1. 1. 1963, nach Luxemburg ab 1. 4. 1963, nach Monaco ab 26. 7. 1963, nach Andorra ab 1. 9. 1963, nach den Niederlanden ab 1. 8. 1964, nach Italien ab 15. 8. 1965 und nach Vatikanstadt ab 1. 4. 1966, die für den Inlandsverkehr geltenden Gebührensätze erhoben. — <sup>4)</sup> Bei Drucksachen im Auslandsverkehr, die schwerer als 50 g sind, wurde vom 1. 3. 1963 bis 31. 3. 1966 für jede Gewichtsstufe von 50 g (auch für die erste Stufe) ein Gebührensatz von 10 Dpf erhoben. — <sup>5)</sup> Die Sendungsart „Geschäftspapiere“ ist weggefallen. Diese Sendungen unterliegen den Briefgebühren (im Inlandsverkehr ab 1. 3. 1963, im Auslandsverkehr ab 1. 1. 1966). — <sup>6)</sup> Die Sendungsart „Warenproben“ wird im Inlandsverkehr vom 1. 8. 1964 an mit „Warensendung“, im Auslandsverkehr weiterhin mit „Warenproben“ bezeichnet.

#### 2. Gebühren für Paketsendungen im Inlandsverkehr (150 km)

Seite 36 (Fortsetzung)

<sup>7)</sup> Paketgebühren der Entfernungzone 2 (über 75 bis 150 km). Im Paketverkehr zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet gelten die dargestellten Gebühren seit dem 1. 5. 1955 für Beförderungstrecken innerhalb der nächsthöheren Entfernungsstufe 3 (über 150 bis 300 km). Daneben gelten noch weitere gestaffelte Gebührensätze für die Entfernungzone 1 (bis 75 km), 3 (über 150 bis 300 km), 4 (über 300 km). — <sup>8)</sup> Ab 1. 3. 1963 ist in den angegebenen Paketgebührensätzen die Gebühr für eine Wertangabe von 500 DM enthalten, sofern der Wert nur auf der Paketkarte angegeben ist. Bis 28. 2. 1963 wurden für unversiegelte Wertpakete und Wertpostgüter mit Wertangabe von 500 DM zusätzliche Gebühren in Höhe von 20 Dpf berechnet. — <sup>9)</sup> In der Zeit vom 15. 8. 1944 bis 31. 3. 1950 waren Postgüter im Postverkehr nicht zugelassen.

#### 3. Gebühren für den Postzeitungsdienst im Inland

Seite 36 (Fortsetzung)

##### a) Monatliche Gebühren je Zeitungstück im Postzeitungsvertrieb

<sup>10)</sup> Zeitungstück = die Folge der Zeitungsnummernstücke in der Bezugszeit; Zeitungsnummernstück = das einzelne Exemplar einer Zeitungsnummer. — <sup>11)</sup> Ab 1. 1. 1964 ist an Stelle der Zeitungsgebühr und Zeitungszustellungsgebühr eine einheitl. Vertriebsgebühr getreten. Zusätzlich werden ab 1. 1. 1964 vom Verleger eine vierteljährliche Zeitungsgrundgebühr von 10 DM für jede zum Postzeitungsdienst zugelassene Zeitung sowie eine Einweisungsgebühr von 10 Dpf für die Einweisung eines Verlagsstückes, eine Vermittlungsgebühr von 20 Dpf für die Bestellung und für jede erneute Bestellung eines Zeitungstückes erhoben. Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich. — <sup>12)</sup> Ab 1. 1. 1967 wird die Vertriebsgebühr für jedes Zeitungsnummernstück einzeln berechnet (Zeitungsgrundgebühr vj. 15 DM bzw. jl. 60 DM, Einweisungsgebühr 20 Dpf, Vermittlungsgebühr 30 Dpf, vgl. Anm. <sup>11)</sup>). Ein Vergleich mit den vorausgegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

Seite 37

##### b) Gebühren für Zeitungspostsendungen

<sup>1)</sup> Für die Beförderung von größeren Mengen an Zeitungen. Die Beförderungsgeldgebühr besteht aus einer Gewichtsgeldgebühr je kg und einer Entfernungsgeldgebühr, die für die Gesamtentfernung der Beförderungstrecken für alle gleichzeitig aufgegebenen Postzeitungsendungen berechnet wird. — <sup>2)</sup> Ab 1. 1. 1964 wird für Postzeitungsgut eine einheitliche Beförderungsgeldgebühr berechnet, die mit den vorausgegangenen Gebühren nur bedingt vergleichbar ist. — <sup>3)</sup> Vor 1939 sowie vom 1. 3. 1946 bis 31. 8. 1948 wurden für Zeitungsdruksachen die normalen Drucksachengebühren erhoben. Das Höchstgewicht dieser Sendungen war auf 500 g beschränkt. Vom 1. 7. 1954 bis 31. 12. 1963 galten für Zeitungsdruksachen die Gebührensätze für ermäßigte Drucksachen.

#### 4. Gebühren für den Postzahlungsdienst im Inland

#### 5. Gebühren für den Postomnibusverkehr im Inland

Seite 37 (Fortsetzung)

<sup>4)</sup> Ohne Berücksichtigung von örtlichen Sonderverhältnissen. — <sup>5)</sup> Richtpreise. — <sup>6)</sup> Für Rückfahrtscheine mit beschränkter Geltungsdauer (z. B. Sonn- und Feiertags-Rückfahrtscheine) gelten besondere Bestimmungen. — <sup>7)</sup> Rückfahrtscheine werden nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in der Regel nur für Fahrten ausgegeben, deren einfache Streckengebühr DM 1,10 und mehr beträgt. — <sup>8)</sup> Schülerzeitkarten werden wie Schülerzeitkarten nur auf Antrag ausgegeben. Bezugsberechtigung wie bei den Schülerzeitkarten (vgl. Anm. 10). Bis 31. 12. 1962 waren außerdem auch Personen bis zu einem Alter von 21 Jahren als Teilnehmer an Lehrgängen und Kursen mit allgemeinen und hauswirtschaftlichen Bildungszielen bezugsberechtigt. Ab 1. 1. 1963 erstreckt sich die Bezugsberechtigung außer auf Schüler gem. Anm. 10 unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Schüler von Privatschulen. — <sup>9)</sup> Bis 1951 wurden Arbeiterzeitkarten nur an Arbeiter, Angestellte und Beamte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen unter RM/DM 200, ab 1952 unter DM 300, ab 1957 unter DM 750, ab 1958 unter DM 1250 ausgegeben. Am 1. 1. 1961 entfiel für die Zeitkartenansatz die Beschränkung hinsichtlich Personenkreis und Einkommenshöhe; ab 1. 1. 1963 werden besondere Arbeiterzeitkarten nicht mehr ausgegeben. — <sup>10)</sup> Schülerzeitkarten werden ab 1928 an Schüler unter 20 Jahren von Volks-, Mittel- und höheren Schulen ausgegeben. 1939 wurde die Ausgabe auf Schüler bis unter 21 Jahren (auch auf Schüler von staatlichen, städtischen und staatlich genehmigten privaten Fachschulen) erweitert, soweit die Schüler in keinem Lehrverhältnis standen. Ab 1939 wurden Studenten und Lehrlinge, deren Studium bzw. Ausbildung sich kriegsbedingt verzögerte, bis zum Alter von 20 Jahren, ab 1950 im Alter von 21 Jahren und älter, ab 1. 4. 1961 Schüler, Studenten und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren in den Kreis der Bezugsberechtigten einbezogen; Ab 1. 1. 1963 Lehrlinge nur noch bei einem Bruttoarbeitsentgelt bis zu 150 DM monatlich. Ab 1. 3. 1966 können Schülerzeitkarten von Antragsberechtigten bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gelöst werden.

#### 6. Indices der Postgebühren im Inland

Seite 38

<sup>1)</sup> Zur Erläuterung der Indexmethode s. Heft vj. 2/1966, S. 10.

## B. Fernsprecheverkehr

### 1. Monatliche Grundgebühren für Fernsprechanchlüsse

#### 2. Ortsgesprächsgebühren

#### 3. Gesprächsgebühren im handvermittelten Ferndienst (Inlandsverkehr)

Seite 38 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Für handvermittelte Ferngespräche wird mindestens die Gebühr für eine Dauer von 3 Minuten berechnet. Für jede weitere Minute beträgt die Gebühr ein Drittel der angegebenen Sätze. Angefangene Minuten werden wie volle Minuten gezählt. — <sup>2)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,30 Zuschlag für ein gewöhnliches Gespräch. — <sup>3)</sup> Über 600 km: Je 100 km mehr DM 0,20 Zuschlag.

#### 4. Gesprächsgebühren im Selbstwählerdienst (Inlandsverkehr)

Seite 39

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup>: Wegen Erläuterung der Gebührenberechnung des Selbstwählerdienstes, vgl. die entsprechenden Anmerkungen auf Seite 12 vom PLW, Reihe 7, Jg. 1961, Folgen 1 bis 4 und Fachserie M, Reihe 7, Jg. 1962, Folgen 1 bis 4 und Jg. 1963, 1 bis 3. — <sup>3)</sup> Die Nachtgebühr wird auch an Samstagen von 14 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) sowie an Sonntagen und an Tagen, die im Bundesgebiet und im Land Berlin übereinstimmend gesetzliche Feiertage sind, von 7 bis 19 Uhr (ab 1. 7. 1963 bis 21 Uhr; ab 1. 8. 64 bis 18. Uhr) berechnet. — <sup>4)</sup> Die am 1. 8. 1950 im handvermittelten Ferndienst wieder eingeführte Gebührenermäßigung während der Abendstunden findet im Selbstwählerdienst keine Anwendung. — <sup>5)</sup> Vom 1. 7. 1963 bis 31. 7. 1964 wurden für Gespräche von 3 Minuten Dauer in der Zeit von 18 bis 21 Uhr bei Entfernungen zwischen den Knotenvermittlungsstellen von mehr als 50 bis 75 km 0,96 DM, von mehr als 75 bis 100 km 1,28 DM, bei Entfernungen zwischen den Hauptvermittlungsstellen bis 200 km 1,60 DM, von mehr als 200 bis 300 km 1,92 DM und von mehr als 300 km 2,24 DM berechnet.

## C. Telegraf- und Telexverkehr

### 1. Telegrammgebühren im Inlandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Mindestgebühr für ein Telegramm (außer Brieftelegramm) = 10fache Wortgebühr, ab 1. 4. 1966 7fache Wortgebühr. — <sup>2)</sup> Mindestgebühr für ein Brieftelegramm: vom 1. 4. 1929 bis 28. 2. 1931 10fache, vom 1. 3. 1931 bis 31. 12. 1938 20fache, vom 1. 1. 1939 bis 31. 3. 1946 10fache Wortgebühr, vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen, vom 1. 8. 1948 bis 31. 12. 1962 20fache Wortgebühr, ab 1. 1. 1963 1 DM Mindestgebühr für ein Brieftelegramm bis 22 Wörter, ab 1. 4. 1966 22fache Wortgebühr. — <sup>3)</sup> Brieftelegramme waren vom 1. 4. 1946 bis 31. 7. 1948 nicht zugelassen. — <sup>4)</sup> Nach einer Ausnahmeregelung für den Ortsverkehr in Berlin werden gewöhnliche und dringende Ortstelegramme innerhalb des Berliner Stadtgebiets weiterhin zu den am 1. 3. 1948 allgemein festgesetzten ermäßigten Ortsgebührensätzen befördert. — <sup>5)</sup> Gesamtgebühren. — <sup>6)</sup> Blitztelegramme sind ab 1. 4. 1966 fortgefallen.

### 2. Telegrammgebühren im Auslandsverkehr

Seite 39 (Fortsetzung)

<sup>1)</sup> Ab 1. 7. 1950 wurde die Gebühr für 5 Wörter, ab 1. 1. 1960 die Gebühr für 7 Wörter als Mindestsatz berechnet. — <sup>2)</sup> Als Mindestsatz für Brieftelegramme wurde bis zum 30. 6. 1950 die Gebühr für 25, ab 1. 7. 1950 die Gebühr für 22 Wörter berechnet